Nº 283 - TOMO 462 13 DE MAYO DE 2009



REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

DIARIO DE SESIONES DE LA CAMARA DE SENADORES

QUINTO PERIODO ORDINARIO DE LA XLVI LEGISLATURA

13ª SESION ORDINARIA

PRESIDEN EL SEÑOR RODOLFO NIN NOVOA
(Presidente)

Y EL SEÑOR SENADOR DOCTOR CARLOS MOREIRA
(Primer Vicepresidente)

ACTUAN EN SECRETARIA LOS PROSECRETARIOS
ESCRIBANA CLAUDIA PALACIO Y DOCTOR ERNESTO LORENZO

S U M A R I O

---

1) TEXTO DE LA CITACION

"Montevideo, 12 de mayo de 2009.

La CAMARA DE SENADORES se reunirá en sesión ordinaria mañana miércoles 13 de mayo, a la hora 9.30, a fin de informarse de los asuntos entrados y considerar el siguiente

ORDEN DEL DIA

- Discusión general y particular del proyecto de ley por el que se establece la normativa para la instalación de una nueva terminal de contenedores en el Puerto de Montevideo.

Carp. Nº 1328/08 - Rep. Nº 1044/09

Santiago González Barboni
Secretario

Hugo Rodríguez Filippini
Secretario."

2) ASISTENCIA

ASISTEN: los señores Senadores **Abreu, Alfie, Amaro, Antía, Antognazza, Arana, Campanella, Couriel, Da Rosa, Dalmás, Fernández Huidobro, Gallicchio, Gallinal, Gargano, Heber, Lapaz, Lezama, Long, Lorier, Mujica, Obispo, Oliver, Penadés, Saravia, Topolansky, Vaillant** y **Xavier.**

FALTAN: con licencia, la señora Senadora **Percovich** y los señores Senadores **Astori, Cid, Lara Gilene, Michelini, Ríos** y **Sanguinetti**; y con aviso el señor Senador **Larrañaga.**

3) ASUNTOS ENTRADOS

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 9 y 42 minutos)

- Dese cuenta de los asuntos entrados.

(Se da de los siguientes:)

"El Poder Ejecutivo comunica la promulgación del pro-

yecto de ley por el que se establecen normas que regulan el funcionamiento de los partidos políticos.

- AGREGUESE A SUS ANTECEDENTES Y ARCHIVESE.

La Comisión de Transporte y Obras Públicas eleva informado un proyecto de ley por el que se establece la normativa para la instalación de una nueva terminal de contenedores en el Puerto de Montevideo.

- HA SIDO REPARTIDO Y ESTA INCLUIDO EN EL ORDEN DEL DIA DE LA SESION DE HOY.

La Comisión de Constitución y Legislación aconseja al Cuerpo el archivo de la Carpeta Nº 1495/2009, relacionada con el proyecto de ley por el que se establece el procedimiento de verificación de adhesiones para los casos de reforma constitucional, recurso de referéndum e iniciativa popular.

- SE VA A VOTAR LUEGO DE LEIDOS LOS ASUNTOS ENTRADOS."

4) INASISTENCIAS ANTERIORES

SEÑOR PRESIDENTE.- Dando cumplimiento a lo que establece el artículo 53 del Reglamento de la Cámara de Senadores, dese cuenta de las inasistencias a las anteriores convocatorias.

(Se da de las siguientes:)

SEÑORA PROSECRETARIA (Esc. Claudia Palacio).-

A la sesión ordinaria del 12 de mayo de 2009 faltaron, con aviso, el señor Senador Larrañaga y, sin aviso, el señor Senador Lara Gilene.

A la sesión de la Comisión de Población, Desarrollo e Inclusión del 11 de mayo, faltaron, con aviso, las señoras Senadoras Dalmás y Xavier y los señores Senadores Heber y Saravia.

5) SOLICITUDES DE LICENCIA E INTEGRACION DEL CUERPO

SEÑOR PRESIDENTE.- Dese cuenta de una solicitud de licencia llegada a la Mesa.

(Se da de la siguiente:)

"El señor Senador Michelini solicita licencia por el día de la fecha."

-Léase.

(Se lee:)

SEÑORA PROSECRETARIA (Esc. Claudia Palacio).-

"Montevideo, 13 de mayo de 2009.

Sr. Presidente de la Cámara de Senadores
Don Rodolfo Nin Novoa
Presente

Por la presente, solicito a Ud., de acuerdo a lo dispuesto en la Ley Nº 17.827, licencia por motivos personales por el día de la fecha.

Sin otro particular, saluda a Ud. atte.

Rafael Michelini. Senador."

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar la licencia solicitada.

(Se vota:)

-12 en 12. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

Se comunica al Cuerpo que los señores Felipe Michelini, Ricardo Alcorta y Edgardo Carvalho han presentado notas de desistimiento, informando que por esta única vez no aceptan la convocatoria para integrar el Cuerpo por lo que, en aplicación de las disposiciones legales vigentes, queda convocado el señor Antonio Gallicchio.

Dese cuenta de otra solicitud de licencia llegada a la Mesa.

(Se da de la siguiente:)

"El señor Senador Ríos solicita licencia por el día de la fecha."

-Léase.

(Se lee:)

SEÑORA PROSECRETARIA (Esc. Claudia Palacio).-

"Montevideo, 13 de mayo de 2009.

Señor
Rodolfo Nin Novoa
Presidente del Senado
Presente

De mi consideración:

Por la presente solicito a Usted ponga a consideración del Cuerpo una solicitud de licencia por motivos de índole particular, para el día 13 de mayo del corriente año.

Asimismo, solicito se cite a mi suplente.

Sin otro particular, lo saluda atentamente,

Dr. Eduardo J. Ríos. Senador."

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar la licencia solicitada.

(Se vota:)

-12 en 12. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

Se comunica al Cuerpo que los señores León Lev y Gonzalo Gaggero han presentado notas de desistimiento, informando que por esta única vez no aceptan la convocatoria para integrar el Cuerpo, por lo que, en aplicación de las disposiciones legales vigentes, queda convocado el señor Luis Oliver.

Dese cuenta de otra solicitud de licencia llegada a la Mesa.

(Se da de la siguiente:)

"El señor Senador Astori solicita licencia por el día de la fecha."

-Léase.

(Se lee:)

SEÑORA PROSECRETARIA (Esc. Claudia Palacio).-

"Montevideo, 13 de mayo de 2009.

Señor Presidente de la
Cámara de Senadores
Don Rodolfo Nin Novoa
Presente

De mi mayor consideración:

A través de la presente, solicito al Cuerpo me conceda licencia por motivos personales por el día de la fecha. Solicito asimismo se convoque a mi suplente correspondiente.

Sin otro particular, saludo al señor Presidente muy atentamente,

Danilo Astori. Senador."

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar la licencia solicitada.

(Se vota:)

-13 en 13. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

Se comunica al Cuerpo que los señores Carlos Baráibar y Enrique Pintado han presentado notas de desistimiento, informando que por esta única vez no aceptan la convocatoria para integrar el Cuerpo, por lo que, en aplicación de las disposiciones legales vigentes, queda convocado el señor Ruben Obispo.

Dese cuenta de otra solicitud de licencia llegada a la Mesa.

(Se da de la siguiente:)

"El señor Senador Lara Gilene solicita licencia por el día de la fecha."

-Léase.

(Se lee:)

SEÑORA PROSECRETARIA (Esc. Claudia Palacio).-

"Montevideo, 12 de mayo de 2009.

Sr. Presidente de la
Cámara de Senadores
Don Rodolfo Nin Novoa

De mi mayor consideración.

Por intermedio de la presente, me dirijo a Ud., a fin de solicitar licencia para el día 13 de mayo de 2009 por motivos personales.

Sin más, saluda a Ud., muy atentamente,

Julio C. Lara Gilene. Senador."

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar la licencia solicitada.

(Se vota:)

-14 en 15. **Afirmativa.**

Se comunica al Cuerpo que el señor Jorge Romero ha presentado nota de desistimiento, informando que por esta única vez no acepta la convocatoria para integrar el Cuerpo, por lo que, en aplicación de las disposiciones legales vigentes, queda convocado el señor Walter Campanella.

Dese cuenta de otra solicitud de licencia llegada a la Mesa.

(Se da de la siguiente:)

"El señor Senador Gargano solicita licencia los días 14 y 15 de mayo."

-Léase.

(Se lee:)

SEÑORA PROSECRETARIA (Esc. Claudia Palacio).-

"Montevideo, 13 de mayo de 2009.

Sr. Presidente de la
Cámara de Senadores

De mi mayor consideración:

Por la presente solicito licencia los días 14 y 15 de mayo del presente año de acuerdo al inciso A, del artículo 1º de la Ley Nº 17.827.

Saluda atentamente,

Reinaldo Gargano. Senador."

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar la licencia solicitada.

(Se vota:)

-15 en 16. **Afirmativa.**

Se comunica al Cuerpo que el señor José Korzeniak ha presentado nota de desistimiento, informando que por esta única vez no acepta la convocatoria para integrar el Cuerpo, por lo que, en aplicación de las disposiciones legales vigentes, queda convocado el señor Manuel Núñez.

Dese cuenta de otra solicitud de licencia llegada a la Mesa.

(Se da de la siguiente:)

"El señor Senador Fernández Huidobro solicita licencia los días 1º, 2 y 3 de junio."

-Léase.

(Se lee:)

SEÑORA PROSECRETARIA (Esc. Claudia Palacio).-

"Montevideo, Mayo 13 de 2009.

Señor Presidente de la
Cámara de Senadores
Don Rodolfo Nin Novoa

De mi mayor consideración:

Por la presente, solicito a usted tenga a bien gestionar licencia para los días 1º, 2 y 3 de junio por razones personales.

Sin otro particular, le saluda atentamente:

E. Fernández Huidobro. Senador."

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar la licencia solicitada.

(Se vota:)

-17 en 18. **Afirmativa.**

Oportunamente se convocará al suplente respectivo.

6) ARCHIVO DE CARPETA

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar el archivo de la Carpeta Nº 1495/09 a solicitud de la Comisión de Constitución y Legislación, relacionada con el proyecto de ley por el que se establece el procedimiento de verificación de adhesiones para los casos de reforma constitucional, recurso de referéndum e iniciativa popular.

(Se vota:)

-17 en 18. **Afirmativa.**

7) DEFENSA Y PROMOCION DE LOS DERECHOS HUMANOS

SEÑOR PRESIDENTE.- El Senado ingresa a la media hora previa.

Tiene la palabra el señor Senador Arana.

SEÑOR ARANA.- Señor Presidente: lo que voy a exponer, tiene que ver con la defensa y promoción de los Derechos Humanos, en línea con la voluntad política que ha mantenido el Poder Ejecutivo en este Período de Gobierno.

Mucho se ha hecho al respecto, pero tengo el convencimiento de que sobre el tema debemos mantener una acción sistemática y continuada. Por ello, quiero destacar la importancia de que el Uruguay siga en el camino de la defensa y la promoción de valores esenciales vinculados a la ética, a la igualdad de todos los ciudadanos ante la Ley y a la frontal condena al terrorismo de Estado.

Al respecto, subrayo la importancia de que nuestro país haya desarrollado contactos con diferentes organismos internacionales que han trabajado sobre distintas situaciones dramáticas que se han registrado en el mundo, procurando evitar, para el futuro, la reiteración de las mismas.

Entre estos organismos, se encuentra la International Task Force, que impulsa el intercambio en materia de memoria, educación e investigación sobre la Shoá o el Holocausto del pueblo judío y sobre la aberración de los genocidios perpetrados en el Siglo XX.

A uno de esos horrores se refería, hace una semana atrás, el Senador Abreu, al recordar el bárbaro genocidio de la población armenia a manos del imperio turco-otomano.

Recordemos, señor Presidente, que Uruguay fue impulsor, desde la primera hora, de la concreción de un Estado judío en su tierra ancestral, junto a la realización de un Estado palestino, tal como se estableció oportunamente en el seno de las Naciones Unidas, en una resolución de la que la Delegación Uruguaya fue protagonista fundamental, y luego nuestro país fue el primero de latinoamérica en reconocer al nuevo Estado de Israel en 1948.

La referida International Task Force, es un grupo Internacional de Trabajo y Cooperación para la Educación, Rememoración e Investigación del Holocausto; grupo constituido por representantes de Gobiernos y organizaciones gubernamentales y no gubernamentales.

Creada por el Primer Ministro de Suecia, Göran Persson, en 1998, la Task Force cuenta actualmente con 24 países miembros. Estos países miembros se identifican con la "Declaración del Foro Internacional de Estocolmo sobre el Holocausto", cuyo texto voy a entregar a la Presidencia del Cuerpo para que sea incluido en la versión taquigráfica de esta exposición. Tan solo daré lectura al tercer punto de esta Declaración por ser ampliamente elocuente y consustanciarnos enteramente con ella. Dice así: "Con la humanidad todavía con cicatrices por el genocidio, purgas étnicas, racismo, antisemitismo y xenofobia, la comunidad internacional comparte una solemne responsabilidad para luchar contra esos males. Juntos debemos sostener la terrible verdad del Holocausto contra aquellos que lo niegan. Debemos reforzar el compromiso moral de nuestros pueblos, y el compromiso político de nuestros gobiernos para asegurar que las futuras generaciones puedan comprender las causas del Holocausto y reflexionar sobre sus consecuencias".

Solicito que la versión taquigráfica de mis palabras sea enviada a la Presidencia de la República, a los Ministerios de Relaciones Exteriores y de Educación y Cultura, al Comité Central Israelita del Uruguay, al Centro Recordatorio del Holocausto de Uruguay, a la Comisión de Lucha contra la Discriminación, el Racismo y la Xenofobia, al Servicio Paz y Justicia, a la Universidad de la República, a la Administración Nacional de Educación Pública, a la Universidad ORT, a la Universidad "Dámaso Antonio Larrañaga" y a las organizaciones que representan a la comunidad armenia en el Uruguay.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar la moción formulada.

(Se vota:)

-17 en 19. **Afirmativa.**

8) GENERACION ELECTRICA Y COSTOS DEL SUMINISTRO

SEÑOR PRESIDENTE.- Continuando con la media hora previa, tiene la palabra el señor Senador Campanella.

SEÑOR CAMPANELLA.- Señor Presidente: brevemente, quiero brindar alguna información sobre el escenario actual de generación eléctrica, que también voy a proporcionar a la Comisión de Industria, Energía, Comercio, Turismo y Servicios.

Actualmente se prevé una demanda de 23.85 gigavatios, realizándose el suministro mediante la compra de 1,45 gigavatios de generación nacional en Salto Grande -6.1%-, una generación termoeléctrica de 14 gigavatios -59.08%- y una generación proveniente de la central hidroeléctrica de Río Negro, correspondiente al 4%. A su vez, se está importando desde Brasil el 14.09% y desde Argentina, en modalidad contingente, un total de 14.68%; Botnia está suministrando 20 megavatios en forma continua, lo que implica un 2.01% de energía a la red. En definitiva, la importación alcanza al 28.76% de la totalidad del suministro.

La importación desde Argentina y Brasil alivia el sistema eléctrico nacional, evitando el desembalse masivo de las reservas del lago del Rincón del Bonete, que están cercanas a un nivel crítico para esta época del año.

La generación termoeléctrica proviene de la totalidad de las unidades disponibles a plena potencia: la totalidad de la Central Batlle, las dos unidades turbogas de La Tablada y cuatro de las unidades turbogas de Punta del Tigre. Están indisponibles dos unidades de Punta del Tigre y la turbina de gas de Maldonado.

La generación hidroeléctrica está dada por un turbinado de 101 metros cúbicos por segundo en Terra, un caudal similar en Baygorria y 31 metros cúbicos por segundo en Palmar.

Es importante conocer los costos de generación térmica que se verifican en el día de hoy. El costo de suministro va a totalizar aproximadamente US$ 3:805.557, que se forma por US$ 1:303.680 desde Brasil, a US$ 388 el megavatio; US$ 1:050.000 desde Argentina, a US$ 300 el megavatio; y US$ 1:451.877 de generación térmica, variando desde los US$ 81.9 por megavatio de la Central Batlle hasta los US$ 130.2 por megavatio de las Unidades 1 y 2 de la central térmica de respaldo de La Tablada.

Estos elevados valores diarios del costo de suministro son del orden de los verificados durante el año 2008, que oscilaron entre US$ 2:000.000 y US$ 5:000.000. A modo de comparación, de acuerdo con lo presentado en el informe que hiciéramos con los ingenieros de nuestro equipo, si toda la energía eléctrica del Uruguay fuese generada por reactores nucleares del tipo del propuesto en ese trabajo, el costo anual del combustible sería de US$ 58:000.000, mientras que el costo operativo total, incluido el fondo para la disposición final de los residuos y la desactivación de la planta, sería de US$ 200:000.000 anuales, lo que es inferior a los US$ 925:000.000 que gastó UTE en combustible y costos de importación en el 2008. Seguramente este año vamos a andar muy cerca de esa cifra, pese a que el valor del barril de petróleo tiene una diferencia abismal, ya que a junio del año pasado costaba US$ 145 y ahora US$ 59.48.

Entonces, seguimos diciendo que la situación es cada vez más crítica, cada vez más difícil, cada vez le cuesta más al Estado uruguayo, cada vez le cuesta más a los uruguayos.

También queremos anunciar que hay algunas empresas brasileñas que quieren hacer la interconexión con Brasil y que en los próximos días van a estar haciendo algunas ofertas a UTE y al Ministerio de Industria, Energía y Minería.

Señor Presidente: solicito que la versión taquigráfica de mis palabras sea enviada a la Comisión de Industria, Energía, Comercio, Turismo y Servicios del Cuerpo, a UTE, al Ministerio de Industria, Energía y Minería y a la Presidencia de la República.

Nada más. Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar la moción formulada.

(Se vota:)

-18 en 20. **Afirmativa.**

9) NUEVA TERMINAL DE CONTENEDORES

SEÑOR PRESIDENTE.- El Senado ingresa al Orden del Día con la consideración del único punto: "Proyecto de ley por el que se establece la normativa para la instalación de una nueva terminal de contenedores en el Puerto de Montevideo. (Carp. Nº 1328/08 - Rep. Nº 1044/09)"

(Antecedentes:)

"Carp. N° 1328/08
Rep. N° 1044/09

CAMARA DE SENADORES

**Comisión de
Transporte y Obras Públicas**

PROYECTO DE LEY SUSTITUTIVO

Artículo 1°.- Declárase la importancia de la política nacional de puertos que constituye un objetivo esencial y prioritario para el desarrollo económico y social del país, en el marco de un proceso orientado a promover y apoyar su eficiente y competitiva inserción e integración en los mercados regionales e internacionales.

Artículo 2°.- Cométase y autorízase al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través de la Dirección Nacional de Hidrografía y en coordinación con la Administración Nacional de Puertos, a realizar los estudios, gestiones y trámites convenientes o necesarios para establecer la factibilidad jurídica, técnica y económica de la instalación de un futuro puerto comercial de aguas profundas en el departamento de Rocha.

Artículo 3°.- Cométase y autorízase a la Administración Nacional de Puertos a constituir por sí sola una sociedad anónima con acciones nominativas que tendrá por objeto la construcción, administración, conservación y explotación de una nueva terminal de contenedores en el puerto de Montevideo por un plazo de treinta años, en las condiciones establecidas en la presente ley y en la reglamentación de la misma por parte del Poder Ejecutivo. Dicha reglamentación también establecerá el capital contractual de la sociedad a constituirse, no requiriéndose en esta etapa ninguna suscripción ni integración mínima.

Artículo 4°.- Esta sociedad anónima, formalizará un contrato con la Administración Nacional de Puertos, por un plazo de treinta años, a efectos de establecer los términos y condiciones que regirán la concesión para la construcción, administración, conservación y explotación de la nueva terminal, en un todo de acuerdo con lo establecido en la presente ley y su reglamentación. En dicho contrato la ANP establecerá mecanismos para mitigar posibles impactos negativos sobre el empleo, relacionados con la adjudica-

ción de una nueva terminal de contenedores. El contratista deberá contar en su plantilla de empleados con al menos un 70% de residentes en Uruguay.

Al finalizar el plazo contractual, la Administración accederá a la plena disposición del área otorgada, los bienes, construcciones e instalaciones fijas o móviles.

El Contratista dispondrá de un plazo máximo de ciento ochenta (180) días calendario, contados a partir del término del plazo del contrato de gestión, para la entrega de las instalaciones limpias y en perfectas condiciones. Durante ese plazo se deberán tomar las providencias para proseguir con la prestación de los servicios.

En el caso de que, por mutuo acuerdo de las partes, el Contratista haya realizado obras o instalado equipos no incluidos en su proyecto original, que mejoren el rendimiento y nivel de servicio de la Terminal y tales obras o equipos no hayan sido amortizadas económicamente, el Contratista recibirá de la ANP la compensación pertinente, de acuerdo a lo que conste del cuadro de amortización de los bienes que previamente hubiera sido acordado por las partes.

Artículo 5°.- Cométase y autorízase a la Administración Nacional de Puertos a subastar el 100% (cien por ciento) del paquete accionario de dicha sociedad anónima, a partir del 1° de marzo del año 2010, acto que se realizará a través de una de las bolsas de valores legalmente autorizadas a operar como tales por el Banco Central del Uruguay, bajo las reglas generales de las mismas y las particulares que se establecen en esta ley y en su reglamentación. A efectos de asegurar la libre competencia establecida en la Ley de Puertos ningún accionista de la sociedad anónima subastada podrá ser accionista de otra terminal especializada de contenedores en el puerto de Montevideo, así como tampoco podrá ser operador de contenedores en una terminal especializada de contenedores en el puerto de Montevideo.

La Administración Nacional de Puertos designará un síndico adicional al órgano de contralor interno establecido por la Ley N° 16.060 que se renovará cada dos años. Su designación recaerá sobre una persona con notoria solvencia técnica en la materia a partir de una terna propuesta por la Unión de Exportadores cuyas competencias quedarán definidas en la reglamentación. Dicho síndico deberá suministrar a la Administración Nacional de Puertos en cualquier momento que esta lo requiera, información sobre las materias que sean de su competencia.

Artículo 6°.- La reglamentación deberá establecer un canon a abonar a la Administración Nacional de Puertos que tendrá un componente fijo y otros componentes variables por TEU (Twenty-feet Equivalent Unit).

El canon fijo se abonará a partir del segundo año de la concesión, y su monto será igual al producido de la subasta, ajustado por las paramétricas a definir en la reglamentación.

El 100% (cien por ciento) del precio obtenido en subasta será de propiedad de la Administración Nacional de Puertos.

El contratista pagará mensualmente a la ANP, un canon consistente en la suma de cuatro componentes:

(a) Componente 1:

Canon Fijo: Un monto básico durante todo el plazo del contrato de gestión, a partir del año de la firma del contrato de gestión, cuyo monto mensual será igual al producido de la subasta dividido doce (12).

(b) Componente 2:

Canon por TEU Movilizado: Un monto mínimo básico proporcional a los contenedores movilizados en el mes en los muelles de la Terminal de Contenedores, de 12 USD/TEU (doce dólares estadounidenses por TEU) durante todo el plazo de la concesión.

Para la determinación de este componente se considerarán todos los contenedores cargados o descargados a través del muelle de la Terminal de Contenedores y de las eventuales incorporaciones a la gestión integral de la Terminal (nuevos puestos de atraque), contabilizando una sola vez los trasbordos (dentro de la Terminal) y sin considerar los removidos.

(c) Componente 3:

Canon por TEU Desconsolidado: Un monto variable y proporcional a los contenedores que se desconsoliden en el mes en la Terminal, de 20 USD/TEU (veinte dólares estadounidenses por TEU Desconsolidado) durante todo el plazo del contrato de gestión.

(d) Componente 4:

Canon por TEU Consolidado: Un monto variable y proporcional a los contenedores que se consoliden en el mes en la Terminal, de 20 USD/TEU (veinte dólares estadounidenses por TEU consolidado) durante todo el plazo del contrato de gestión.

Para la determinación de estos dos últimos componentes, se considerarán todos los contenedores desconsolidados o consolidados en todas las áreas gestionadas por la Terminal de Contenedores.

El establecimiento de este Canon no exime al contratista del pago de las tarifas o precios que puedan corresponder por la utilización efectiva de servicios que brinde la ANP u otros terceros a quienes se le soliciten.

Los valores referidos a tarifas y precios podrán ser

actualizados por la aplicación de la paramétrica, definida en la reglamentación de la presente ley.

La reglamentación establecerá límite de volumen y canon para la carga general.

Artículo 7°.- Una vez finalizado el acto de subasta del paquete accionario a que refiere el artículo 5°, el adjudicatario de las acciones deberá proporcionar su identidad y demás datos de identificación, así como presentar los recaudos que establezca la reglamentación.

Todas las posteriores transferencias de las mismas requerirán la autorización de la Administración Nacional de Puertos y la conformidad del Poder Ejecutivo.

Artículo 8°.- Cumplido el acto de subasta del paquete accionario, el adjudicatario deberá, en los plazos y condiciones que establezca la reglamentación de esta ley:

a) Constituir las garantías que se establezcan en la reglamentación.

b) Demostrar que más del 50% (cincuenta por ciento), del paquete accionario pertenece a un operador especializado de contenedores que reúna los requisitos que se establezcan en la reglamentación. Esta condición deberá mantenerse durante toda la vigencia del contrato.

c) Realizar y acreditar ante las autoridades competentes la suscripción e integración del 100% (cien por ciento) del capital contractual.

Artículo 9°.- El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley en un plazo no mayor de 90 (noventa) días corridos a partir de la promulgación de la presente ley.

Artículo 10.- El Poder Ejecutivo comunicará oportunamente a la Asamblea General la reglamentación de la presente ley e informará a esta las resultancias de la subasta del paquete accionario.

Víctor Vaillant, Miembro Informante; **Eleuterio Fernández Huidobro, Rafael Michelini, Luis Oliver.** Senadores.

Ministerio de Transporte y Obras Públicas
Ministerio de Economía y Finanzas

Montevideo, 16 de setiembre de 2008.

Sr. Presidente de la
Asamblea General:

El Poder Ejecutivo tiene el alto honor de dirigirse a ese Cuerpo a fin de remitir el adjunto Proyecto de Ley.

El mismo se propone contribuir con el fortalecimiento de la política nacional de puertos en el entendido de que apoyar dicha política, en un país de nuestras características geopolíticas y culturales, su tradición en materia de tratamiento legal y administrativo de los servicios portuarios y su importancia socioeconómica y comercial es un objetivo estratégico y una prioridad fundamental del Estado para lograr el desarrollo de nuestra República y su mejor inserción en el concierto regional e internacional.

El proyecto, en la oportunidad, apunta a dos aspectos de esa política: la creación de una nueva terminal de contenedores en el puerto de Montevideo y avanzar hacia la futura, potencial instalación de un puerto de aguas profundas en el departamento de Rocha para buques de porte ya existentes, pero no alcanzables en Montevideo.

Lo primero se justifica en la necesidad de disponer en los próximos años de otra infraestructura portuaria que permita responder oportuna y adecuadamente a las exigencias esperables del notorio y progresivo crecimiento marítimo-comercial, a la vez que generar escenarios alternativos que permitan una mayor eficiencia y competitividad en la prestación de los servicios portuarios.

Lo segundo tiene su justificación en la histórica expectativa de que se desarrollen en el futuro servicios portuarios de nivel en una zona del país particularizada por sus características naturales y su aptitud para atraer buques transoceánicos de gran calado.

El Artículo 1° del proyecto contiene una declaración programática que revela la importancia que el Legislador le asigna a la política de puertos.

El Artículo 2° se refiere justamente a la intención y voluntad de avanzar en un eventual proyecto de desarrollo de un puerto en el departamento de Rocha.

El Artículo 3° plantea la decisión estatal de que se concrete, una nueva terminal de contenedores en el puerto de Montevideo, a través de un mecanismo alternativo de concesión a privados reconocido expresamente en la Ley de Contabilidad y Administración Financiera, como es el remate o subasta, cometiendo al Poder Ejecutivo su reglamentación.

Los Artículos 4°, 5°, 6°, 7° y 8° plantean la subasta del paquete accionario, y establecen algunas pautas mínimas en la materia, tendientes a asegurar la mayor transparencia y la mejor oferta técnica y económica.

El Artículo 9° determina el plazo dentro del cual el Poder Ejecutivo deberá reglamentar la presente ley.

El Artículo 10 establece la obligación de comunicar a la

Asamblea General la reglamentación de la ley y la información relativa a la subasta de referencia.

Saludamos al Sr. Presidente de la Asamblea General con las seguridades de nuestra más alta consideración.

Dr. TABARE VAZQUEZ, Presidente de la República; **Danilo Astori, Víctor Rossi.**

Ministerio de Transporte y Obras Públicas
Ministerio de Economía y Finanzas

PROYECTO DE LEY

Montevideo, 16 de setiembre de 2008.

Artículo 1°.- Declárase la importancia de la política nacional de puertos que constituye un objetivo esencial y prioritario para el desarrollo económico y social del país, en el marco de un proceso orientado a promover y apoyar su eficiente y competitiva inserción e integración en los mercados regionales e internacionales.

Artículo 2°.- Cométese y autorízase al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través de la Dirección Nacional de Hidrografía y en coordinación con la Administración Nacional de Puertos, a realizar los estudios, gestiones y trámites convenientes o necesarios para establecer la factibilidad jurídica, técnica y económica de la instalación de un futuro puerto comercial de aguas profundas en el departamento de Rocha.

Artículo 3°.- Cométese y autorízase a la Administración Nacional de Puertos a constituir por sí sola una sociedad anónima con acciones nominativas que tendrá por objeto la construcción, administración, conservación y explotación de una nueva terminal de contenedores en el puerto de Montevideo por un plazo de treinta años, en las condiciones establecidas en la presente ley y en la reglamentación de la misma por parte del Poder Ejecutivo. Dicha reglamentación también establecerá el capital contractual de la sociedad a constituirse, no requiriéndose en esta etapa ninguna suscripción ni integración mínima.

Artículo 4°.- Esta sociedad anónima, formalizará un contrato con la Administración Nacional de Puertos, por un plazo de treinta años, a efectos de establecer los términos y condiciones que regirán la concesión para la construcción, administración, conservación y explotación de la nueva terminal, en un todo de acuerdo con lo establecido en la presente ley y su reglamentación.

Artículo 5°.- Cométese y autorízase a la Administración Nacional de Puertos a subastar el 100% (cien por ciento) del paquete accionario de dicha sociedad anónima, acto que se realizará a través de una de las bolsas de valores legalmente autorizadas a operar como tales por el Banco Central del Uruguay, bajo las reglas generales de las mismas y las particulares que se establecen en esta ley y en su reglamentación. A efectos de asegurar la libre competencia establecida en la Ley de Puertos ningún accionista de la sociedad anónima subastada podrá ser accionista de otra terminal especializada de contenedores en el puerto de Montevideo, así como tampoco podrá ser operador de contenedores en una terminal especializada de contenedores en el Puerto de Montevideo.

Artículo 6°.- La reglamentación deberá establecer un canon a abonar a la Administración Nacional de Puertos que tendrá un componente fijo y otros componentes variables por TEU (Twenty-feet Equivalent Unit).

El canon fijo se abonará a partir del segundo año de la concesión, y su monto será igual al producido de la subasta, ajustado por las paramétricas a definir en la reglamentación.

El 100% (cien por ciento) del precio obtenido en subasta será de propiedad de la Administración Nacional de Puertos y aplicado al desarrollo de sus fines específicos, a través de inversiones en infraestructura.

Artículo 7°.- Una vez finalizado el acto de subasta del paquete accionario a que refiere el artículo 5°, el adjudicatario de las acciones deberá proporcionar su identidad y demás datos de identificación, así como presentar los recaudos que establezca la reglamentación.

Todas las posteriores transferencias de las mismas requerirán la autorización de la Administración Nacional de Puertos y la conformidad del Poder Ejecutivo.

Artículo 8°.- Cumplido el acto de subasta del paquete accionario, el adjudicatario deberá, en los plazos y condiciones que establezca la reglamentación de esta ley:

a) Constituir las garantías que se establezcan en la reglamentación:

b) Demostrar que más del 50% del paquete accionario pertenece a un operador especializado de terminal de contenedores que reúna los requisitos que se establezcan en la reglamentación. Esta condición deberá mantenerse durante toda la vigencia del contrato.

c) Realizar y acreditar ante las autoridades competentes la suscripción e integración del 100% del capital contractual.

Artículo 9°.- El Poder Ejecutivo reglamentará la presen-

te ley en un plazo no mayor de 90 (noventa) días corridos a partir de la promulgación de la presente ley.

Artículo 10.- El Poder Ejecutivo comunicará oportunamente a la Asamblea General la reglamentación de la presente ley e informará a esta las resultancias de la subasta del paquete accionario.

Danilo Astori, Víctor Rossi.

COMPARATIVO

PROYECTO DE LEY "NUEVA TERMINAL DE CONTENEDORES - PUERTO DE MONTEVIDEO"

PROYECTO DE LEY DEL PODER EJECUTIVO

Artículo 1°.- Declárase la importancia de la política nacional de puertos que constituye un objetivo esencial y prioritario para el desarrollo económico y social del país, en el marco de un proceso orientado a promover y apoyar su eficiente y competitiva inserción e integración en los mercados regionales e internacionales.

Artículo 2°.- Cométese y autorízase al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través de la Dirección Nacional de Hidrografía y en coordinación con la Administración Nacional de Puertos, a realizar los estudios, gestiones y trámites convenientes o necesarios para establecer la factibilidad jurídica, técnica y económica de la instalación de un futuro puerto comercial de aguas profundas en el departamento de Rocha.

Artículo 3°.- Cométese y autorízase a la Administración Nacional de Puertos a constituir por sí sola una sociedad anónima con acciones nominativas que tendrá por objeto la construcción, administración, conservación y explotación de una nueva terminal de contenedores en el puerto de Montevideo por un plazo de treinta años, en las condiciones establecidas en la presente ley y en la reglamentación de la misma por parte del Poder Ejecutivo. Dicha reglamentación también establecerá el capital contractual de la sociedad a constituirse, no requiriéndose en esta etapa ninguna suscripción ni integración mínima.

Artículo 4°.- Esta sociedad anónima, formalizará un contrato con la Administración Nacional de Puertos, por un plazo de treinta años, a efectos de establecer los términos y condiciones que regirán la concesión para la construcción, administración, conservación y explotación de la nueva terminal, en un todo de acuerdo con lo establecido en la presente ley y su reglamentación.

PROYECTO SUSTITUTIVO APROBADO EN COMISION

Artículo 1°.- Declárase la importancia de la política nacional de puertos que constituye un objetivo esencial y prioritario para el desarrollo económico y social del país, en el marco de un proceso orientado a promover y apoyar su eficiente y competitiva inserción e integración en los mercados regionales e internacionales.

Artículo 2°.- Cométase y autorízase al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través de la Dirección Nacional de Hidrografía y en coordinación con la Administración Nacional de Puertos, a realizar los estudios, gestiones y trámites convenientes o necesarios para establecer la factibilidad jurídica, técnica y económica de la instalación de un futuro puerto comercial de aguas profundas en el departamento de Rocha.

Artículo 3°.- Cométase y autorízase a la Administración Nacional de Puertos a constituir por sí sola una sociedad anónima con acciones nominativas que tendrá por objeto la construcción, administración, conservación y explotación de una nueva terminal de contenedores en el puerto de Montevideo por un plazo de treinta años, en las condiciones establecidas en la presente ley y en la reglamentación de la misma por parte del Poder Ejecutivo. Dicha reglamentación también establecerá el capital contractual de la sociedad a constituirse, no requiriéndose en esta etapa ninguna suscripción ni integración mínima.

Artículo 4°.- Esta sociedad anónima, formalizará un contrato con la Administración Nacional de Puertos, por un plazo de treinta años, a efectos de establecer los términos y condiciones que regirán la concesión para la construcción, administración, conservación y explotación de la nueva terminal, en un todo de acuerdo con lo establecido en la presente ley y su reglamentación. En dicho contrato la ANP establecerá mecanismos para mitigar posibles impactos negativos sobre el empleo, relacionados con la adjudicación de una nueva terminal de contenedores. El contratista deberá contar en su plantilla de empleados con al menos un 70% de residentes en Uruguay.

Al finalizar el plazo contractual, la Administración accederá a la plena disposición del área otorgada, los bienes, construcciones e instalaciones fijas o móviles.

El Contratista dispondrá de un plazo máximo de ciento ochenta (180) días calendario, contados a partir del término del plazo del contrato de gestión, para la entrega de las instalaciones limpias y en perfectas condiciones. Durante ese plazo se deberán tomar las providencias para proseguir con la prestación de los servicios.

En el caso de que, por mutuo acuerdo de las partes, el Contratista haya realizado obras o instalado equipos no incluidos en su proyecto original, que mejoren el rendimiento y nivel de servicio de la Terminal y tales obras o equipos no hayan sido amortizadas económicamente, el Contratista recibirá de la ANP la compensación pertinente, de acuerdo a lo que conste del cuadro de amortización de los bienes que previamente hubiera sido acordado por las partes.

Artículo 5°.- Cométese y autorízase a la Administración Nacional de Puertos a subastar el 100% (cien por ciento) del paquete accionario de dicha sociedad anónima, acto que se realizará a través de una de las bolsas de valores legalmente autorizadas a operar como tales por el Banco Central del Uruguay, bajo las reglas generales de las mismas y las particulares que se establecen en esta ley y en su reglamentación. **A efectos de asegurar la libre competencia establecida en la Ley de Puertos ningún accionista de la sociedad anónima subastada podrá ser accionista de otra terminal especializada de contenedores en el puerto de Montevideo, así como tampoco podrá ser operador de contenedores en una terminal especializada de contenedores en el Puerto de Montevideo.**

Artículo 5°.- Cométese y autorízase a la Administración Nacional de Puertos a subastar el 100% (cien por ciento) del paquete accionario de dicha sociedad anónima, a partir del 1° de marzo del año 2010, acto que se realizará a través de una de las bolsas de valores legalmente autorizadas a operar como tales por el Banco Central del Uruguay, bajo las reglas generales de las mismas y las particulares que se establecen en esta ley y en su reglamentación. A efectos de asegurar la libre competencia establecida en la Ley de Puertos ningún accionista de la sociedad anónima subastada podrá ser accionista de otra terminal especializada de contenedores en el puerto de Montevideo, así como tampoco podrá ser operador de contenedores en una terminal especializada de contenedores en el puerto de Montevideo.

La Administración Nacional de Puertos designará un síndico adicional al órgano de contralor interno establecido por la Ley N° 16.060 que se renovará cada dos años. Su designación recaerá sobre una persona con notoria solvencia técnica en la materia a partir de una terna propuesta por la Unión de Exportadores cuyas competencias quedarán definidas en la reglamentación. Dicho síndico deberá suministrar a la Administración Nacional de Puertos en cualquier momento que esta lo requiera, información sobre las materias que sean de su competencia.

Artículo 6°.- La reglamentación deberá establecer un canon a abonar a la Administración Nacional de Puertos que tendrá un componente fijo y otros componentes variables por TEU (Twenty-feet Equivalent Unit).

El canon fijo se abonará a partir del segundo año de la concesión, y su monto será igual al producido de la subasta, ajustado por las paramétricas a definir en la reglamentación. El 100% (cien por ciento) del precio obtenido en subasta será de propiedad de la Administración Nacional de Puertos **y aplicado al desarrollo de sus fines específicos, a través de inversiones en infraestructura.**

Artículo 6°.- La reglamentación deberá establecer un canon a abonar a la Administración Nacional de Puertos que tendrá un componente fijo y otros componentes variables por TEU (Twenty-feet Equivalent Unit).

El canon fijo se abonará a partir del segundo año de la concesión, y su monto será igual al producido de la subasta, ajustado por las paramétricas a definir en la reglamentación. El 100% (cien por ciento) del precio obtenido en subasta será de propiedad de la Administración Nacional de Puertos.

El contratista pagará mensualmente a la ANP, un canon consistente en la suma de cuatro componentes:

(a) Componente 1:

Canon Fijo: Un monto básico durante todo el plazo del contrato de gestión, a partir del año de la firma del contrato de gestión, cuyo monto mensual será igual al producido a la subasta dividido doce (12).

(b) Componente 2:

Canon por TEU Movilizado: Un monto mínimo básico proporcional a los contenedores movilizados en el mes en los muelles de la Terminal de Contenedores, de 12 USD/TEU (doce dólares estadounidenses por TEU) durante todo el plazo de la concesión.

Para la determinación de este componente se considerarán todos los contenedores cargados o descargados a través del muelle de la Terminal de Contenedores y de las eventuales incorporaciones a la gestión integral de la Terminal (nuevos puestos de atraque), contabilizando una sola vez los trasbordos (dentro de la Terminal) y sin considerar los removidos.

(c) Componente 3:

Canon por TEU Desconsolidado: Un monto variable y proporcional a los contenedores que se desconsoliden en el mes en la Terminal, de 20 USD/TEU (veinte dólares estadounidenses por TEU Desconsolidado) durante todo el plazo del contrato de gestión.

(d) Componente 4:

Canon por TEU Consolidado: Un monto variable y proporcional a los contenedores que se consoliden en el mes en la Terminal, de 20 USD/TEU (veinte dólares estadounidenses por TEU consolidado) durante todo el plazo del contrato de gestión.

Para la determinación de estos dos últimos componentes, se considerarán todos los contenedores desconsolidados o consolidados en todas las áreas gestionadas por la Terminal de Contenedores.

El establecimiento de este Canon no exime al contratista del pago de las tarifas o precios que puedan corresponder por la utilización efectiva de servicios que brinde la ANP u otros terceros a quienes se le soliciten.

Los valores referidos a tarifas y precios podrán ser actualizados por la aplicación de la paramétrica, definida en la reglamentación de la presente ley.

La reglamentación establecerá límite de volumen y canon para la carga general.

Artículo 7°.- Una vez finalizado el acto de subasta del paquete accionario a que refiere el artículo 5°, el adjudicatario de las acciones deberá proporcionar su identidad y demás datos de identificación, así como presentar los recaudos que establezca la reglamentación.

Todas las posteriores transferencias de las mismas requerirán la autorización de la Administración Nacional de Puertos y la conformidad del Poder Ejecutivo.

Artículo 8°.- Cumplido el acto de subasta del paquete accionario, el adjudicatario deberá, en los plazos y condiciones que establezca la reglamentación de esta ley:

a) Constituir las garantías que se establezcan en la reglamentación.

b) Demostrar que más del 50% del paquete accionario pertenece a un operador especializado de terminal de contenedores que reúna los requisitos que se establezcan en la reglamentación. Esta condición deberá mantenerse durante toda la vigencia del contrato.

c) Realizar y acreditar ante las autoridades competentes la suscripción e integración del 100% del capital contractual.

Artículo 9°.- El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley en un plazo no mayor de 90 (noventa) días corridos a partir de la promulgación de la presente ley.

Artículo 10.- El Poder Ejecutivo comunicará oportunamente a la Asamblea General la reglamentación de la presente ley e informará a esta las resultancias de la subasta del paquete accionario.

Artículo 7°.- Una vez finalizado el acto de subasta del paquete accionario a que refiere el artículo 5°, el adjudicatario de las acciones deberá proporcionar su identidad y demás datos de identificación, así como presentar los recaudos que establezca la reglamentación.

Todas las posteriores transferencias de las mismas requerirán la autorización de la Administración Nacional de Puertos y la conformidad del Poder Ejecutivo.

Artículo 8°.- Cumplido el acto de subasta del paquete accionario, el adjudicatario deberá, en los plazos y condiciones que establezca la reglamentación de esta ley:

d) Constituir las garantías que se establezcan en la reglamentación.

e) Demostrar que más del 50% (cincuenta por ciento), del paquete accionario pertenece a un operador especializado de contenedores que reúna los requisitos que se establezcan en la reglamentación. Esta condición deberá mantenerse durante toda la vigencia del contrato.

f) Realizar y acreditar ante las autoridades competentes la suscripción e integración del 100% (cien por ciento) del capital contractual.

Artículo 9°.- El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley en un plazo no mayor de 90 (noventa) días corridos a partir de la promulgación de la presente ley.

Artículo 10.- El Poder Ejecutivo comunicará oportunamente a la Asamblea General la reglamentación de la presente ley e informará a esta las resultancias de la subasta del paquete accionario.

CAMARA DE SENADORES

Comisión de
Transporte y Obras Públicas

ACTA N° 62

En Montevideo, a los veintinueve días del mes de abril del año dos mil nueve a la hora quince se reúne, en sesión extraordinaria, la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado. ___________________________________
Asisten sus miembros señores Senadores Eleuterio Fernández Huidobro, Rafael Michelini, Luis Oliver y Víctor Vaillant. _______________________________________
Faltan con aviso los señores Senadores Juan Justo Amaro, Enrique Antía y Carlos Moreira Reisch. ______________
A propuesta del señor Senador Rafael Michelini, se designa Presidente "ad hoc" al señor Senador Víctor Vaillant, por tres votos en cuatro Senadores presentes, quien pasa a ocupar la Presidencia. ____________________________
Actúa en Secretaría la señora Secretaria de Comisión Rosa de León y el señor Prosecretario Martín Secco. ________
Abierto el acto se da cuenta de una solicitud de audiencia enviada por Montecon. __________________________
Seguidamente se continúa el tratamiento del proyecto de ley: "Nueva Terminal de Contenedores - Puerto de Montevideo" - (Carpeta N° 1328/2008, Distribuido N° 2808/08). _
A propuesta del señor Senador Vaillant, los señores Senadores acuerdan considerar el texto sustitutivo propuesto en Comisión. __________________________________
El señor Presidente pone a consideración el artículo 1° del proyecto de ley. _________________________________
Artículo 1°.- Se vota: cuatro votos en cuatro señores Senadores presentes. Afirmativa. UNANIMIDAD. __________
Artículo 2°.- Se vota: cuatro votos en cuatro señores Senadores presentes. Afirmativa. UNANIMIDAD. __________
Artículo 3°.- Se vota: cuatro votos en cuatro señores Senadores presentes Afirmativa. UNANIMIDAD. __________
Artículo 4°.- Se vota: cuatro votos en cuatro señores Senadores presentes. Afirmativa. UNANIMIDAD. __________
Artículo 5°.- Se vota: cuatro votos en cuatro señores Senadores presentes. Afirmativa. UNANIMIDAD. __________
Artículo 6°.- Se vota: cuatro votos en cuatro señores Senadores presentes. Afirmativa. UNANIMIDAD. __________
Artículo 7°.- Se vota: cuatro votos en cuatro señores Senadores presentes. Afirmativa. UNANIMIDAD. __________
Artículo 8°.- Se vota: cuatro votos en cuatro señores Senadores presentes. Afirmativa. UNANIMIDAD. _________
Artículo 9°.- Se vota: cuatro votos en cuatro señores Senadores presentes. Afirmativa. UNANIMIDAD. __________
Artículo 10.- Se vota: cuatro votos en cuatro señores Senadores presentes. Afirmativa. UNANIMIDAD. __________
El texto del proyecto de ley sustitutivo aprobado, queda redactado de la siguiente manera: __________________
"Artículo 1°.- Declárase la importancia de la política nacional de puertos que constituye un objetivo esencial y prioritario para el desarrollo económico y social del país, en el marco de un proceso orientado a promover y apoyar su eficiente y competitiva inserción e integración en los mercados regionales e internacionales. ________________
Artículo 2°.- Cométase y autorízase al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través de la Dirección Nacional de Hidrografía y en coordinación con la Administración Nacional de Puertos, a realizar los estudios, gestiones y trámites convenientes o necesarios para establecer la factibilidad jurídica, técnica y económica de la instalación de un futuro puerto comercial de aguas profundas en el departamento de Rocha. ____
Artículo 3°.- Cométase y autorízase a la Administración Nacional de Puertos a constituir por sí sola una sociedad anónima con acciones nominativas que tendrá por objeto la construcción, administración, conservación y explotación de una nueva terminal de contenedores en el puerto de Montevideo por un plazo de treinta años, en las condiciones establecidas en la presente ley y en la reglamentación de la misma por parte del Poder Ejecutivo. Dicha reglamentación también establecerá el capital contractual de la sociedad a constituirse, no requiriéndose en esta etapa ninguna suscripción ni integración mínima.________________
Artículo 4°.- Esta sociedad anónima, formalizará un contrato con la Administración Nacional de Puertos, por un plazo de treinta años, a efectos de establecer los términos y condiciones que regirán la concesión para la construcción, administración, conservación y explotación de la nueva terminal, en un todo de acuerdo con lo establecido en la presente ley y su reglamentación. En dicho contrato la ANP establecerá mecanismos para mitigar posibles impactos negativos sobre el empleo, relacionados con la adjudicación de una nueva terminal de contenedores. El contratista deberá contar en su plantilla de empleados con al menos un 70% de residentes en Uruguay. _____________________
Al finalizar el plazo contractual, la Administración accederá a la plena disposición del área otorgada, los bienes, construcciones e instalaciones fijas o móviles. ____________
El Contratista dispondrá de un plazo máximo de ciento ochenta (180) días calendario, contados a partir del término del plazo del contrato de gestión, para la entrega de las instalaciones limpias y en perfectas condiciones. Durante ese plazo se deberán tomar las providencias para proseguir con la prestación de los servicios. ___________________
En el caso de que, por mutuo acuerdo de las partes, el Contratista haya realizado obras o instalado equipos no incluidos en su proyecto original, que mejoren el rendimiento y nivel de servicio de la Terminal y tales obras o equipos no hayan sido amortizadas económicamente, el Contratista recibirá de la ANP la compensación pertinente, de acuerdo a lo que conste del cuadro de amortización de los bienes que previamente hubiera sido acordado por las partes. _____
Artículo 5°.- Cométese y autorízase a la Administración Nacional de Puertos a subastar el 100% (cien por ciento) del paquete accionario de dicha sociedad anónima, a partir del 1° de marzo del año 2010, acto que se realizará a través de una de las bolsas de valores legalmente autorizadas a operar como tales por el Banco Central del Uruguay, bajo las reglas generales de las mismas y las particulares que se establecen en esta ley y en su reglamentación. A efectos de asegurar la libre competencia establecida en la Ley de Puertos ningún accionista de la sociedad anónima subastada podrá ser

accionista de otra terminal especializada de contenedores en el puerto de Montevideo así como tampoco podrá ser operador de contenedores en una terminal especializada de contenedores en el puerto de Montevideo. ___________
La Administración Nacional de Puertos designará, un síndico adicional al órgano de contralor interno establecido por la Ley N° 16.060, que se renovará cada dos años. Su designación recaerá sobre una persona con notoria solvencia técnica en la materia a partir de una terna propuesta por la Unión de Exportadores cuyas competencias quedarán definidas en la reglamentación. Dicho síndico deberá suministrar a la Administración Nacional de Puertos en cualquier momento que esta lo requiera, información sobre las materias que sean de su competencia. ___________________
Artículo 6°.- La reglamentación deberá establecer un canon a abonar a la Administración Nacional de Puertos que tendrá un componente fijo y otros componentes variables por TEU (Twenty-feet Equivalent Unit). _____________
El canon fijo se abonará a partir del segundo año de la concesión, y su monto será igual al producido de la subasta, ajustado por las paramétricas a definir en la reglamentación. El 100% (cien por ciento) del precio obtenido en subasta será de propiedad de la Administración Nacional de Puertos. ____
El Contratista pagará mensualmente a la ANP, un canon consistente en la suma de cuatro componentes: ________
(a) Componente 1: ______________________________
Canon Fijo: Un monto básico durante todo el plazo del contrato de gestión, a partir del año de la firma del contrato de gestión, cuyo monto mensual será igual al producido de la subasta dividido doce (12). ____________________
(b) Componente 2: _______________________________
Canon por TEU Movilizado: Un monto mínimo básico proporcional a los contenedores movilizados en el mes en los muelles de la Terminal de Contenedores, de 12 USD/TEU (doce dólares estadounidenses por TEU) durante todo el plazo de la concesión. __________________________
Para la determinación de este componente se considerarán todos los contenedores cargados o descargados a través del muelle de la Terminal de Contenedores y de las eventuales incorporaciones a la gestión integral de la Terminal (nuevos puestos de atraque), contabilizando una sola vez los trasbordos (dentro de la Terminal) y sin considerar los removidos. ____________________________________
(c) Componente 3: ______________________________
Canon por TEU Desconsolidado: Un monto variable y proporcional a los contenedores que se desconsoliden en el mes en la Terminal, de 20 USD/TEU (veinte dólares estadounidenses por TEU desconsolidado) durante todo el plazo del contrato de gestión. __________________________
(d) Componente 4: _______________________________
Canon por TEU Consolidado: Un monto variable y proporcional a los contenedores que se consoliden en el mes en la Terminal, de 20 USD/TEU (veinte dólares estadounidenses por TEU consolidado) durante todo el plazo del contrato de gestión. ______________________________________
Para la determinación de estos dos últimos componentes, se considerarán todos los contenedores desconsolidados o consolidados en todas las áreas gestionadas por la Terminal de Contenedores. ____________________________
El establecimiento de este Canon no exime al Contratista del pago de las tarifas o precios que puedan corresponder por la utilización efectiva de servicios que brinde la ANP u otros terceros a quienes se les soliciten. _________________
Los valores referidos a tarifas y precios podrán ser actualizados por la aplicación de la paramétrica, definida en la reglamentación de la presente ley. _________________
La reglamentación establecerá límite de volumen y canon para la carga general. ____________________________
Artículo 7°.- Una vez finalizado el acto de subasta del paquete accionario a que refiere el Artículo 5°, el adjudicatario de las acciones deberá proporcionar su identidad y demás datos de identificación, así como presentar los recaudos que establezca la reglamentación. ___________
Todas las posteriores transferencias de las mismas requerirán la autorización de la Administración Nacional de Puertos y la conformidad del Poder Ejecutivo. ___________
Artículo 8°.- Cumplido el acto de subasta del paquete accionario, el adjudicatario deberá, en los plazos y condiciones que establezca la reglamentación de esta ley: ____
a) Constituir las garantías que se establezcan en la reglamentación. ____________________________________
b) Demostrar que más del 50% (cincuenta por ciento), del paquete accionario pertenece a un operador especializado de contenedores que reúna los requisitos que se establezcan en la reglamentación. Esta condición deberá mantenerse durante toda la vigencia del contrato. _____________
c) Realizar y acreditar ante las autoridades competentes la suscripción e integración del 100% (cien por ciento) del capital contractual. ______________________________
Artículo 9°.- El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley en un plazo no mayor de 90 (noventa) días corridos a partir de la promulgación de la presente ley. ______________
Artículo 10.- El Poder Ejecutivo, comunicará oportunamente a la Asamblea General la reglamentación de la presente ley e informará a esta las resultancias de la subasta del paquete accionario." ____________________________
De lo actuado se toma versión taquigráfica cuya copia dactilografiada luce en el Distribuido N° 3148/2007, que forma parte de la presente Acta. ___________________
A la hora diecisiete y quince minutos se levanta la sesión. Para constancia se labra la presente Acta que, una vez aprobada, firman el señor Presidente "ad hoc" y la señora Secretaria de la Comisión. _______________________

Víctor Vaillant
Presidente "ad hoc"

Rosa de León
Secretaria."

SEÑOR PRESIDENTE.- Léase el proyecto.

(Se lee)

-En discusión general.

SEÑOR VAILLANT.- Pido la palabra para una cuestión de orden.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR VAILLANT.- Señor Presidente: solicito que se distribuya a los señores Senadores las modificaciones que han sido introducidas al texto del proyecto de ley. El repartido que se ha puesto a disposición del Cuerpo incluye el texto aprobado en la Comisión de Transporte y Obras Públicas, pero la Bancada del Frente Amplio sugiere realizar algunas modificaciones y a los efectos de que todos cuenten con ellas es que hacemos este pedido. En realidad, en el día de ayer intenté enviarlas por correo electrónico, pero por las dudas me parece conveniente que sean repartidas para que todos tengan en su poder los elementos de trabajo que vamos a utilizar.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿El proyecto de ley sustitutivo incluye todas las modificaciones?

SEÑOR VAILLANT.- El proyecto de ley que viene de la Comisión es sustitutivo del que había enviado en su momento el Poder Ejecutivo; a su vez, en la discusión del Plenario, la Bancada del Frente Amplio va a sugerir modificaciones a ese texto. A los efectos de que los señores Senadores conozcan esas modificaciones, estamos sugiriendo que se haga el repartido correspondiente, en el que las mismas figuran destacadas con negrita, a fin de que puedan ser distinguidas del resto del proyecto sustitutivo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar si se distribuye el texto sustitutivo.

(Se vota:)

-19 en 19. Afirmativa. UNANIMIDAD.

(Texto del proyecto de ley sustitutivo conteniendo las modificaciones que se proponen:)

“CAMARA DE SENADORES

Comisión de
Transporte y Obras Públicas

PROYECTO DE LEY SUSTITUTIVO

Artículo 1°.- Declárase la importancia de la política nacional de puertos que constituye un objetivo esencial y prioritario para el desarrollo económico y social del país, en el marco de un proceso orientado a promover y apoyar su eficiente y competitiva inserción e integración en los mercados regionales e internacionales.

Artículo 2°.- Cométase y autorízase al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través de la Dirección Nacional de Hidrografía y en coordinación con la Administración Nacional de Puertos, a realizar los estudios, gestiones y trámites convenientes o necesarios para establecer la factibilidad jurídica, técnica y económica de la instalación de un futuro puerto comercial de aguas profundas en el departamento de Rocha.

Artículo 3°.- Cométase y autorízase a la Administración Nacional de Puertos a constituir por sí sola una sociedad anónima con acciones nominativas que tendrá por objeto la construcción, administración, conservación y explotación de una nueva terminal de contenedores en el puerto de Montevideo por un plazo de treinta años, en las condiciones establecidas en la presente ley y en la reglamentación de la misma por parte del Poder Ejecutivo. Dicha reglamentación también establecerá el capital contractual de la sociedad a constituirse, no requiriéndose en esta etapa ninguna suscripción ni integración mínima.

Artículo 4°.- Esta sociedad anónima, formalizará un contrato con la Administración Nacional de Puertos, por un plazo de treinta años, a efectos de establecer los términos y condiciones que regirán la concesión para la construcción, administración, conservación y explotación de la nueva terminal, en un todo de acuerdo con lo establecido en la presente ley y su reglamentación. En dicho contrato de ANP establecerá mecanismos para mitigar posibles impactos negativos sobre el empleo, relacionados con la adjudicación de una nueva terminal de contenedores. El contratista deberá contar en su plantilla de empleados con al menos un 70% de residentes en Uruguay.

Al finalizar el plazo contractual, la Administración accederá a la plena disposición del área otorgada, los bienes, construcciones e instalaciones fijas o móviles.

El Contratista dispondrá de un plazo máximo de ciento ochenta (180) días calendario, contados a partir del término del plazo del contrato de gestión, para la entrega de las instalaciones limpias y en perfectas condiciones. Durante ese plazo se deberán tomar las providencias para proseguir con la prestación de los servicios.

En el caso de que, por mutuo acuerdo de las partes, el Contratista haya realizado obras o instalado equipos no incluidos en su proyecto original, que mejoren el rendimiento y nivel de servicio de la Terminal y tales obras o equipos no hayan sido amortizadas económicamente, el Contratista recibirá de la ANP la compensación pertinente, de acuerdo a lo que conste del cuadro de amortización de los bienes que previamente hubiera sido acordado por las partes.

Artículo 5°.- Cométase y autorízase a la Administración Nacional de Puertos a subastar el 100% (cien por ciento) del paquete accionario de dicha sociedad anónima, entre el 1° de marzo y el 1° de junio del año 2010, acto que se realizará a través de una de las bolsas de valores legalmente autori-

zadas a operar como tales por el Banco Central del Uruguay, bajo las reglas generales de las mismas y las particulares que se establecen en esta ley y en su reglamentación. A efectos de asegurar la libre competencia establecida en la Ley de Puertos ningún accionista de la sociedad anónima subastada podrá ser accionista de otra terminal especializada de contenedores en el puerto de Montevideo así como tampoco podrá ser operador de contenedores en una terminal especializada de contenedores en el puerto de Montevideo.

La Administración Nacional de Puertos designará, un síndico adicional al órgano de contralor interno establecido por la Ley N° 16.060 que se renovará cada dos años. Su designación recaerá sobre una persona con notoria solvencia técnica en la materia a partir de una terna propuesta por la Unión de Exportadores cuyas competencias quedarán definidas en la reglamentación. Dicho síndico deberá suministrar a la Administración Nacional de Puertos en cualquier momento que esta lo requiera, información sobre las materias que sean de su competencia.

Artículo 6°.- El Contratista abonará un canon a la Administración Nacional de Puertos que tendrá un componente fijo y otros componentes variables por TEU (Twenty-feet Equivalent Unit).

La base de la subasta será de USD 1.200.000 (un millón doscientos mil dólares estadounidenses).

El 100% (cien por ciento) del precio obtenido en subasta será de propiedad de la Administración Nacional de Puertos.

El contratista pagará mensualmente a la ANP, un canon consistente en la suma de cuatro componentes:

(a) Componente 1:

Canon Fijo mensual: Un monto básico durante todo el plazo del contrato de gestión, a partir del año de la firma del mismo, cuyo monto mensual será igual al producido de la subasta dividido doce (12) ajustado por las paramétricas a definir en la reglamentación.

(b) Componente 2:

Canon por TEU movilizado: Un monto proporcional a los contenedores movilizados en el mes en los muelles de la Terminal de Contenedores, consistente en la cienmilésima (1/100.000) parte en dólares estadounidenses por TEU, del monto producido en la subasta, durante todo el plazo de la concesión, ajustado por las paramétricas a definir en la reglamentación.

Para la determinación de este componente se considerarán todos los contenedores cargados o descargados a través del muelle de la Terminal de Contenedores y de las eventuales incorporaciones a la gestión integral de la Terminal (nuevos puestos de atraque), sin considerar los removidos.

(c) Componente 3:

Canon por TEU Desconsolidado: Un monto variable y proporcional a los contenedores que se desconsoliden en el mes en la Terminal, de 20 USD/TEU (veinte dólares estadounidenses por TEU Desconsolidado) durante todo el plazo del contrato de gestión.

(d) Componente 4:

Canon por TEU Consolidado: Un monto variable y proporcional a los contenedores que se consoliden en el mes en la Terminal, de 20 USD/TEU (veinte dólares estadounidenses por TEU consolidado) durante todo el plazo del contrato de gestión.

Para la determinación de estos dos últimos componentes, se considerarán todos los contenedores desconsolidados o consolidados en todas las áreas gestionadas por la Terminal de Contenedores.

El establecimiento de este Canon no exime al contratista del pago de las tarifas o precios que puedan corresponder por la utilización efectiva de servicios que brinde la ANP u otros terceros a quienes se le soliciten.

Los valores referidos a tarifas y precios podrán ser actualizados por la aplicación de la paramétrica, definida en la reglamentación de la presente ley.

La reglamentación establecerá límite de volumen y canon para la carga general.

Artículo 7°.- Una vez finalizado el acto de subasta del paquete accionario a que refiere el artículo 5°, el adjudicatario de las acciones deberá proporcionar su identidad y demás datos de identificación, así como presentar los recaudos que establezca la reglamentación.

Todas las posteriores transferencias de las mismas requerirán la autorización de la Administración Nacional de Puertos y la conformidad del Poder Ejecutivo.

Artículo 8°.- Cumplido el acto de subasta del paquete accionario, el adjudicatario deberá, en los plazos y condiciones que establezca la reglamentación de esta ley:

a) Constituir las garantías que se establezcan en la reglamentación.

b) Demostrar que más del 50% (cincuenta por ciento), del paquete accionario pertenece a un operador es-

pecializado de contenedores que reúna los requisitos que se establezcan en la reglamentación. Esta condición deberá mantenerse durante toda la vigencia del contrato.

c) Realizar y acreditar ante las autoridades competentes la suscripción e integración del 100% (cien por ciento) del capital contractual.

Artículo 9°.- El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley en un plazo no mayor de 90 (noventa) días corridos a partir de la promulgación de la presente ley.

Artículo 10.- El Poder Ejecutivo comunicará oportunamente a la Asamblea General la reglamentación de la presente ley e informará a esta las resultancias de la subasta del paquete accionario.**"**

SEÑOR PRESIDENTE.- Iniciando la discusión del proyecto, tiene la palabra el Miembro Informante, señor Senador Vaillant.

SEÑOR VAILLANT.- Señor Presidente: en el día de hoy tenemos a consideración un proyecto de ley que, desde nuestro punto de vista, es realmente trascendente. Es normal, es deseable y está bien que los distintos Gobiernos se preocupen, en su gestión, de realizar obras que den respuesta a problemas del presente y del futuro inmediato. Y también es comprensible, lógicamente, que los Gobiernos, independientemente del partido político al que representen, traten de que esas obras se culminen dentro de su gestión. A todos los Gobiernos les gusta mostrar obras realizadas; es lo que llamamos, en términos comunes, "cortar cintas". Y esto suele suceder cuando se está llegando al final de un período. Aclaro que no lo estoy diciendo con un espíritu crítico; por el contrario, creo que está bien que los Gobiernos hagan obra pública y puedan mostrarla a los ciudadanos. Pero, desde mi punto de vista, allí no debe quedar la responsabilidad de un Gobierno, que deben mirar más allá de su período de gestión, pues hay obras que necesitan ser pensadas con una perspectiva mayor a ese corto tiempo. Si así no fuera, a lo largo de nuestra historia no habríamos contado con grandes obras que fueron imaginadas y promovidas por un Gobierno, desarrolladas por otro y culminadas por otros varios posteriores. Este edificio es una muestra clara de ello y no es el único ejemplo, por supuesto, pero no voy a hacer referencia a las innumerables iniciativas que se desarrollaron con estas características en el país.

Debemos analizar la obra de la nueva terminal de contenedores en el marco de esa responsabilidad de Gobierno. Debemos encarar obras que sabemos que seguramente van a ser llevadas adelante por el próximo Gobierno, pero tal vez quien corte las cintas termine siendo el siguiente. De manera que la iniciativa va más allá del interés político y legítimo de quienes coyunturalmente están al frente de la gestión en nuestro país.

De lo que se trata, señor Presidente, es de modernizar todo lo que significa la actividad portuaria, dando respuesta a una serie de requerimientos que hoy parecen claramente identificados y proyectados hacia el futuro. El incremento del comercio en el mundo y los cambios en las formas de transporte de los productos han traído como consecuencia un indiscutible crecimiento del movimiento de contenedores en las terminales portuarias, no solo en Montevideo, sino en todo el mundo, y muy particularmente en los puertos de la región. Podemos afirmar, señor Presidente, que en los últimos 20 años la movilización de contendores en el Puerto de Montevideo ha crecido en un ritmo sostenido y permanente -más allá de las distintas circunstancias económicas que atravesó en ese tiempo- de más de un 15% acumulativo por año. Para no aburrir a los señores Senadores con cifras, voy a decir simplemente que en 1989 se movilizaron 50.587 TEU, esto es, contenedores de 20 pies, y hoy se movilizan 675.249. Creo que esto grafica claramente, sin necesidad de establecer un detalle del crecimiento anual, el incremento sostenido que durante 20 años ha tenido el movimiento de contenedores.

Como es sabido, en el pasado inmediato se han realizado y en el presente se están haciendo inversiones para ampliar la actual terminal especializada de contenedores de nuestro país. Sin embargo, en función de los datos que arroja la historia de los últimos 20 años y las proyecciones que se realizan a partir de ellos, la realidad nos enfrenta a que en el año 2014 ó 2015 la capacidad existente y la que se está construyendo estará absolutamente superada. Sabiendo que esto va a suceder, es responsabilidad del Estado comenzar a recorrer los caminos que permitan contar con respuestas a una demanda que seguramente vamos a tener en esos años. Debemos ser conscientes de que la realización de obras de estas características implica tiempos que no son menores a los 5, 6 o 7 años. Dicho de otra manera, si comenzamos la construcción de una terminal de contenedores en este momento, en el mejor de los casos podríamos estar terminando en el año 2014 ó 2015, lo que estaría coincidiendo con las proyecciones que acabamos de mencionar.

Sé, señor Presidente -y este aspecto no escapó al análisis de los señores Senadores que integramos la Comisión y de todos los demás Legisladores que se interesaron por el tema-, que estamos en un momento de crisis financiera global que se traduce en una disminución importante del comercio en el mundo, lo que a su vez se traduce en un menor movimiento de contenedores. Con esto quiero decir que esa proyección a 20 años con un 15% acumulativo, en este momento está teniendo un descenso real, como consecuencia de la coyuntura. Pero esto no refleja la regla del incremento que se viene sucediendo en el movimiento de contenedores. Además, hay que tener presente que en los últimos 20 años -en los que se ha dado ese crecimiento acumulativo de 15% anual- se ha pasado por más de una crisis. Si bien es cierto que en esos períodos disminuyó algo el movimiento de contenedores, una vez superada la crisis rápidamente se recuperó y se superó esa disminución. En consecuencia, ante las dudas que en su momento tuvimos,

luego de realizar las consultas respectivas y de revisar los datos disponibles, llegamos a la conclusión de que, independientemente de que en este momento estamos en una coyuntura distinta y disminuida a nivel internacional en lo que tiene que ver con el comercio, no debemos modificar las proyecciones que realizamos. Esta crisis no va a durar toda la vida, va a ser superada, se van a retomar los ritmos del comercio internacional, y cuando eso suceda continuará creciendo el movimiento de contenedores en el Puerto de Montevideo, como en toda la región.

Me parece importante, además, complementar este razonamiento con un dato: cuando afirmo que esto ha sucedido en el Uruguay y en todo el mundo, quiero decir que el crecimiento acumulativo del 15% anual durante 20 años que tuvo el Puerto de Montevideo en el movimiento de contenedores, lo tuvieron también, en la misma dimensión, los demás puertos de la región.

Atento a esto, señor Presidente, el Poder Ejecutivo, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la Administración Nacional de Puertos, responsablemente, entendieron necesario comenzar a caminar hacia la construcción de una nueva terminal de contenedores.

Es bueno aclarar que el Gobierno podría haberlo hecho sin necesidad de recurrir a una ley que lo habilitara, porque hay normas vigentes mediante las cuales el Poder Ejecutivo y la Administración Nacional de Puertos, perfectamente podían haber llevado adelante la concreción de la nueva terminal. ¿Por qué no se hizo así y se decidió, políticamente, convocar a la discusión de una nueva ley que especialmente habilitara la construcción de otra terminal de contenedores? Se actuó así, señor Presidente, porque consideramos que era muy importante que la construcción de esta nueva terminal surgiera como consecuencia de un debate que involucrara a todo el sistema político y que, por lo tanto, contara con los tiempos necesarios y suficientes como para que todo el mundo pudiera conocer exactamente de qué se trataba, cuáles eran los riesgos que se corrían, las distintas características, los problemas que se pretendían resolver y las formas de hacerlo. Si en lugar de recorrer el camino de un nuevo proyecto de ley nos "hubiésemos amparado en la normativa existente, simplemente "hubiera sido necesario que la Administración Nacional de Puertos hiciera la convocatoria, pero de esa forma no habría existido la posibilidad de generar este debate parlamentario, que desde el punto de vista formal lleva más de cinco o seis meses efectivos y reales -el proyecto ingresó en setiembre del año pasado, pero debemos restar los meses de receso-, más allá de que las conversaciones se iniciaron hace más de un año. Quiere decir que hace más de un año que todos estamos discutiendo sobre este tema en distintos tipos de instancias, y creo que las características del debate que se ha desarrollado demuestran lo acertado de promoverlo, porque a lo largo de todo este tiempo se han identificado problemas y han surgido muchas dudas que exigieron sus correspondientes respuestas, esto es, trabajo y elaboración en el ámbito parlamentario pero que, naturalmente, trascienden a nivel nacional.

Insisto en que si no se "hubiera procedido de esta manera y simplemente se "hubiera realizado una convocatoria en el marco de la ley existente, los debates se "hubieran dado en otro ámbito, y seguramente se "hubieran generado con posterioridad a la convocatoria, en función de todos los cuestionamientos que pudieran existir. Precisamente eso es lo que se quiso evitar cuando, a pesar de disponer de instrumentos legales para hacerlo directamente a través del Poder Ejecutivo, se resolvió elaborar una nueva ley que surgiera como consecuencia de un debate parlamentario, con la intención de lograr el mayor consenso posible.

Este proyecto de ley, señor Presidente, tiene un artículo programático que anuncia la intención de la construcción de un nuevo puerto de aguas profundas en el departamento de Rocha, ya que esto tiene que ver con las conclusiones a las que arriba la Administración en el marco de las proyecciones que realiza. Así como se identifica con claridad la necesidad de una nueva terminal de contenedores para 2013, 2014 ó 2015, también se identifica con claridad la necesidad de un nuevo puerto de aguas profundas para los años 2020 ó 2025. En mi opinión, se lo incluye en esta ley no solo para que programáticamente se habiliten los caminos hacia el futuro, sino porque parece correcto que en momentos en que estamos convocando a la construcción de una nueva terminal de contenedores por parte de inversores que harán el financiamiento de la obra y tendrán a su cargo la explotación de la misma durante 30 años, estos sepan que entre los años 2020 y 2025 vamos a estar construyendo, además, un nuevo puerto de aguas profundas. De esa forma, no podrá tomar a nadie por sorpresa que el mismo Gobierno que está haciendo esta convocatoria, dentro de unos años se vea obligado -porque ya figura en la ley- a la construcción de una nueva terminal de aguas profundas en el departamento de Rocha. En definitiva, parece razonable y por eso se lo incluye en este proyecto de ley, a pesar de que pueda parecer algo descolgado en tanto se trata de un artículo programático.

Cabe destacar que durante el transcurso del largo debate que se dio sobre esta iniciativa en el ámbito de la Comisión -que supongo que también se vivió en el seno de cada uno de los sectores políticos; en el caso del Partido de Gobierno es público que esto implicó un profundo debate, debido a una cantidad de dudas que surgieron en la propia Bancada y que, de alguna forma, en la relación con el Poder Ejecutivo fuimos develando y resolviendo-, que comenzó en setiembre del año pasado, han concurrido absolutamente todas las empresas, instituciones, organizaciones y organismos que han querido expresarse sobre el tema. Todas aquellas empresas eventualmente interesadas en la realización de esta obra han pasado por la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado y han dado su opinión. Al respecto, debo señalar que la amplísima mayoría, a excepción de una, se han manifestado absolutamente acordes con la necesidad identificada por el Gobierno en cuanto a la urgente construcción de una nueva terminal de contenedores. Es más; en todas esas instancias -salvo en un caso, al que nos referiremos más adelante- no solo se mostraron de acuerdo con la necesidad de construir una nueva terminal

de contenedores sino que, además, señalaron el atraso que ya estábamos teniendo en los tiempos. Desde esa perspectiva, puede decirse que existe un reclamo casi unánime hacia la Comisión y el propio Parlamento en cuanto a que este proyecto de ley se sancionara rápidamente.

Como dije, "hubo una empresa que planteó su posición contraria a la construcción de la nueva terminal de contenedores, y es absolutamente lícito que así lo haya hecho, en tanto tiene sus intereses en otro lado. Hay una terminal de contenedores operativa, y la construcción de otra significará, sin dudas, la existencia de una competencia que actualmente no tiene, por lo que no parece descolgado de la realidad que nos pretenda trasmitir -contrariamente al resto- que no es necesario, al menos en estos plazos, la construcción de esa nueva terminal.

Reitero que todas las demás empresas han manifestado inequívocamente su coincidencia con el Poder Ejecutivo y con el proyecto de ley que habilita la construcción de una nueva terminal, más allá de las distintas consideraciones que puedan haber hecho a propósito del contenido de cada uno de sus artículos. Es más; "hubo una empresa que concurrió en dos oportunidades: en una ocasión dio su opinión favorable a la iniciativa y posteriormente solicitó otra entrevista en la que reiteró su posición, aunque hizo algunas consideraciones distintas respecto de las vertidas en primera instancia.

Naturalmente, señor Presidente, hemos recibido la visita del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, de la Administración Nacional de Puertos y de las organizaciones gremiales que agrupan a los funcionarios portuarios.

En definitiva, entonces, con todos estos elementos trabajamos en este proyecto de ley, culminando con la propuesta aprobada por la Comisión de Transporte y Obras Públicas, pero me permito señalar -como ya he adelantado- que la Bancada del Frente Amplio propondrá algunas modificaciones a ese texto aprobado por nosotros mismos en la Comisión, las cuales han sido repartidas para que obren en conocimiento de todos los señores Senadores.

A continuación, me gustaría referirme rápidamente al contenido de este proyecto de ley.

Como el texto con las modificaciones ya ha sido distribuido, aclaro que voy a hacer referencia -como corresponde, naturalmente- a lo que fue aprobado en Comisión, y desde ya propongo trabajar sobre dicho texto. Cabe destacar que las modificaciones abarcan exclusivamente los artículos 5º y 6º; con respecto a las demás disposiciones, proponemos que queden redactadas tal como vienen de Comisión.

En el artículo 1º del proyecto de ley se declara la importancia de la política nacional de puertos, señalándose que constituye un objetivo esencial y prioritario para el desarrollo económico y social del país.

En el artículo 2º se comete y autoriza al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través de la Dirección Nacional de Hidrografía y en coordinación con la Administración Nacional de Puertos, a realizar los estudios, gestiones y trámites convenientes o necesarios para establecer la factibilidad jurídica, técnica y económica de la instalación de un futuro puerto comercial de aguas profundas en el departamento de Rocha. Precisamente, hicimos referencia a ello en la presentación general del tema, señalando que esta disposición es de carácter programático.

En el artículo 3º se comete y autoriza a la Administración Nacional de Puertos a constituir por sí sola una sociedad anónima con acciones nominativas, que tendrá por objeto la construcción, administración, conservación y explotación de una nueva terminal de contenedores en el Puerto de Montevideo por un plazo de treinta años. Se constituye una sociedad anónima por parte de la propia Administración Nacional de Puertos, la que hará un contrato con el Estado para construir y explotar durante treinta años una nueva terminal de contenedores.

En el artículo 4º se establece que esta sociedad anónima formalizará el contrato a que hemos hecho referencia, por un plazo de treinta años, a efectos de establecer los términos y condiciones que regirán la concesión para la construcción, administración, conservación y explotación de la nueva terminal. En Comisión se agregó una última frase a este inciso, a través de la cual se pretende dar garantías, previendo eventuales consecuencias negativas sobre el empleo de quienes actualmente realizan tareas en otras terminales del Puerto. Incluimos esta modificación a fin de dar tranquilidad a los trabajadores, que así lo han solicitado. En realidad, lo que seguramente sucederá será lo contrario, es decir, que la creación de una nueva terminal y el incremento del movimiento de contenedores y de la actividad, se traducirán en un aumento de los puestos de trabajo, pero la competencia -que hasta ahora no estuvo presente- puede también traducirse en que alguna empresa, transitoria o coyunturalmente, pueda disminuir sus puestos de trabajo, mientras en otra aumentan. Entonces, este artículo se establece para dar garantías a los trabajadores.

Asimismo, en este artículo 4º se determina que al finalizar el plazo contractual, la Administración accederá a la plena disposición del área otorgada, los bienes, construcciones e instalaciones fijas o móviles. Esta fue otra de las modificaciones que realizamos al articulado original. Se identifica claramente qué es lo que ocurrirá a los treinta años, cuando los futuros concesionarios terminen su contrato, es decir, cuáles serán las formas en que el Estado deberá recibir esos bienes y qué sucederá, eventualmente, con las inversiones de capital autorizadas, realizadas y no amortizadas. Esto no estaba incluido en el proyecto de ley original, pero realmente nos parecía importante que lo estuviera, porque sentimos la responsabilidad de no generar un problema a quienes, dentro de treinta años, estén ocupando los lugares que hoy ocupamos nosotros. Parecía razonable que la norma estableciera con claridad lo que iba a suceder cuando venciera el plazo de la concesión.

En el artículo 5º se comete y autoriza a la Administración Nacional de Puertos a subastar el 100% del paquete accionario de dicha sociedad anónima -es decir, la que ella constituye-, entre el 1º de marzo y el 1º de junio del año 2010. Sabemos que se trata de algo muy polémico, que ha sido discutido públicamente. Al incluirse esta frase se trató de reconocer una realidad existente. La realidad nos ubica en que, aun aprobando este proyecto de ley en el día de hoy, remitiéndolo a la Cámara de Representantes y continuando todo el trámite correspondiente, resulta absolutamente imposible que la subasta pueda realizarse antes de que sea electo el futuro Gobierno. Dicho de otra manera, en el mejor de los casos, la subasta se realizaría en el período de transición entre un Gobierno que se va y otro que llega. Es más, me animaría a afirmar que, aun sin que estuviera incluida esta frase, por sí sola la subasta tendría lugar después del 1º de marzo. Sin embargo, en tanto esta es una obra que -como ya hemos señalado- fue comenzada por un Gobierno, ejecutada por otro e inaugurada por el siguiente, entendimos que no era lo más conveniente, transparente, ni claro, que la subasta pudiera realizarse en el mencionado período de transición. Para evitarlo, acordamos incluir en el proyecto de ley la frase que establece que la subasta se realizará después de instalado el nuevo Gobierno y antes del 1º de junio de año 2010; esto último, para asegurarnos de que se haga lo más pronto posible. Naturalmente, esta modificación fue fruto de un acuerdo que contempla las distintas preocupaciones que se habían planteado en el ámbito de nuestra Bancada.

Así pues, en la disposición de que se trata se autoriza a que se realice el acto en cuestión, que se llevará a cabo a través de una de las bolsas de valores legalmente autorizada por el Banco Central del Uruguay a operar como tal, determinándose también las condiciones.

En el artículo 6º se encuentra la modificación fundamental al texto aprobado en Comisión y a continuación voy a explicar la razón de su incorporación.

En las conversaciones mantenidas a lo largo de todo este tiempo, la Bancada de Gobierno entendió que en la ley se debían fijar mínimos para los cánones que se iban a pagar por el movimiento de los contenedores. Dicho de otra manera, de acuerdo con lo establecido en esta iniciativa, el Estado -que no tendrá capital accionario, porque el 100% de las acciones serán privadas- participará en el control de esta sociedad a través de lo que determina la ley de sociedades anónimas. Me refiero a la presencia de un síndico, agregándose ahora un segundo síndico que será designado por la Administración Nacional de Puertos, a propuesta de nombres sugeridos por la Unión de Exportadores del Uruguay. Se hizo esto por considerarse que además de estar el Estado como institución controlando directamente, debían hacer lo propio los ojos de quienes tienen un interés efectivo y real en el buen funcionamiento de la actividad portuaria. De esta forma, el Estado no participa con acciones pero sí tiene sus ojos vigilantes.

Ahora bien, también tiene sus ingresos como consecuencia de este negocio; en lugar de tener un porcentaje de las utilidades por las acciones -de las que carece, precisamente-, recibirá ingresos a través del pago de distintos cánones. En el proyecto original se estableció un canon de carácter fijo, que es el que surge de la subasta. En la competencia que se crea en la subasta, las empresas ofrecerán el canon que crean conveniente, y el que ofrezca el mayor de ellos será el que gane la subasta. Ese es el canon fijo, que pagará la empresa ganadora en ese momento. Pero dicho canon, luego del segundo año, se transforma -dividido doce- en las mensualidades que se deberán pagar en forma permanente. O sea que esto sale de la subasta.

Pero cabe aclarar que además del canon fijo se debe pagar otro, que es variable. En el proyecto original no se establecía el valor mínimo del canon variable. El fijo es el que surge de la subasta y el variable es el que se paga también en forma mensual, a lo largo de los treinta años, pero cuyo valor varía en función de la cantidad de contenedores que se utilice. Se trata de un canon por contenedor; de ahí su carácter variable. Además, habíamos acordado establecer, en la ley, un mínimo para ese canon variable, que la reglamentación podía aumentar posteriormente, de modo que así figurara en el contrato. Ese canon mínimo había sido fijado por la Administración Nacional de Puertos -así fue determinado originalmente en el proyecto de ley- en US$ 12 por contenedor de 20 pies y US$ 24 por contenedor de 40 pies; dicho de otra manera, estamos hablando de US$ 12 por TEU, es decir, por cada caja contenedora de 20 pies. Por lo tanto, una caja de 40 pies equivale a 2 TEU. Estos valores, que son los mínimos que se habían establecido en la ley, permitían que el Poder Ejecutivo, por encima de ellos, en la reglamentación fijara valores que fueran los establecidos en el contrato por el que se haría la convocatoria a la subasta.

En las últimas horas, el Poder Ejecutivo ha entendido -particularmente en función de algunos debates que se dieron en la Comisión y que transmitimos al Poder Ejecutivo- que esto debía tener una modificación que hiciera aún más clara la definición de los cánones. Entonces, en lugar de establecerse un canon mínimo que después pudiera ser aumentado discrecionalmente por el Poder Ejecutivo a través de la reglamentación, se renuncia a ello y se establece una sola forma de identificar tanto el canon variable como el fijo, todo ello a consecuencia de la subasta. ¿Qué se logra con esto? En la subasta se compite por un valor que se ofrece, el que, dividido entre doce, se transforma en el canon fijo mensual que se deberá pagar todos los años. Ese mismo valor dividido entre 100.000 se transforma en el canon variable por contenedor que se tendrá que pagar. Asimismo, se establece un monto mínimo para ofertar en la subasta; cabe aclarar que no se recibirán ofertas por debajo de US$ 1:200.000. Si identificamos estos valores y también que el canon que se establece en la subasta será dividido entre 100.000 para lograr el valor del canon por contenedor, y además determinamos que el mínimo de ese canon será US$ 1:200.000 dividido entre 100.000, veremos que el resultado es US$ 12 por TEU, lo que coincide con el valor que el Poder Ejecutivo entendía es el mínimo que se debía estable-

cer para el pago del canon variable. La diferencia es que el mínimo queda fijado por ley y el máximo que se fija en el contrato no queda librado a la discrecionalidad del Poder Ejecutivo a través de la reglamentación de la ley, sino que surge de la misma competencia. Quien subasta sabe que la oferta está definiendo el canon fijo a pagar y también el variable.

Señor Presidente: esta es la modificación importante que hemos realizado en las últimas horas y que figura en el repartido que hemos solicitado se destaque en letra negrita y subrayado, y que ya está en poder de los señores Senadores.

Por otra parte, en el proyecto de ley se establece que, además del canon fijo y del variable por contenedor, también se incluirá un canon, cuyo valor se identifica por consolidación y desconsolidación de contenedores.

El artículo 7º establece que una vez finalizado el acto de subasta del paquete accionario a que refiere el artículo 5º, el adjudicatario de las acciones deberá proporcionar su identidad y demás datos identificatorios.

Por su parte, el artículo 8º establece que, efectuado el acto de subasta del paquete accionario, el adjudicatario deberá cumplir determinadas acciones en los plazos y condiciones que establezca la reglamentación de la ley.

El artículo 9º refiere a que el Poder Ejecutivo reglamentará esta ley en un plazo no mayor a 90 días. Y, finalmente, el artículo 10 determina que el Poder Ejecutivo comunicará oportunamente a la Asamblea General la reglamentación de la presente ley y le informará acerca del resultado de la subasta del paquete accionario.

Señor Presidente: este es el proyecto de ley que hemos venido a presentar y del cual hemos intentado hacer una síntesis. Sin duda, la importancia del emprendimiento habilita a conversar muchísimo más y, seguramente, lo extenso del debate que hemos realizado sobre este tema permitiría hacer algunas otras referencias, pero prefiero dejarlas para el momento en que discutamos el proyecto en particular.

10) CONVOCATORIA AL SEÑOR MINISTRO DE ECONOMIA Y FINANZAS

SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera comunicar al Cuerpo que luego de haber conversado con el señor Ministro de Economía y Finanzas con respecto a la convocatoria en régimen de comisión general propuesta por la Bancada de Senadores del Partido Nacional, la Presidencia ha podido saber que el titular de esa Cartera podría concurrir el día viernes a la hora 9 y 30. Esa es la información de que dispongo, pero no quiero interrumpir el debate que estamos llevando adelante.

SEÑOR MOREIRA.- En realidad, señor Presidente, el viernes no es un buen día para llevar a cabo esa sesión.

SEÑOR GALLINAL.- Propongo que la convocatoria se haga para el día martes 19.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Mesa tomará en cuenta esa propuesta y hará las gestiones correspondientes.

11) NUEVA TERMINAL DE CONTENEDORES

SEÑOR MOREIRA.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el Miembro Informante de la minoría, señor Senador Moreira.

SEÑOR MOREIRA.- Señor Presidente: el Partido Nacional va a votar negativamente este proyecto de ley, tanto en general como en particular, con excepción de los artículos 1º y 2º que son los que establecen normas de tipo programático. Aclaro que no vamos a actuar en ese sentido por el hecho de no coincidir en la necesidad de que se establezca un proceso de subasta para la concesión de una terminal de contenedores. Creemos que eso es necesario y tal como decía el señor Miembro Informante en la Comisión de Transporte y Obras Públicas, durante ocho o nueve meses -con excepción del período de receso parlamentario- hemos escuchado prácticamente a todos los actores involucrados en este tema tan importante para la actividad del Puerto de Montevideo. Pienso que, salvo los actuales concesionarios de TCP, nadie más discutió la necesidad de la construcción de una nueva terminal. Todos han coincidido en que la dinámica de la actividad portuaria y el ascenso sostenido del tráfico de contenedores -en esta modalidad se transportan casi todas las mercaderías de todos los puertos del mundo y se ha registrado de entre un 10% y un 15% año tras año, si bien se ha detenido un poco debido a la actual crisis mundial- hacen absolutamente indispensable que se construya una nueva terminal. Al respecto, también se analizó la eventualidad jurídica de una reclamación, de una acción indemnizatoria -reitero que eso tiene carácter eventual, ya que este asunto aún no se ha resuelto- por parte de Katoen Natie, que es la empresa titular del 80% del paquete accionario de los explotadores de la terminal actual. De todas maneras, ese es un tema relativo a una eventualidad que también tomamos en consideración en la Comisión, ya que también requerimos al Presidente de la Administración Nacional de Puertos -cuando fue invitado por nosotros por primera vez- los informes jurídicos relativos a la posibilidad de que el Estado tuviera que indemnizar a los titulares del 80% del paquete de TCP.

Hemos coincidido en esos aspectos y también creo que todos estamos de acuerdo en que no es necesario la sanción de una ley para que el Poder Ejecutivo, a través de la Administración Nacional de Puertos, pueda llevar adelante el procedimiento de subasta, porque la Ley de Puertos

actualmente vigente, la Nº 16.246, lo habilita a hacerlo sin necesidad de una ley. Esto es así a diferencia de lo que sucedió en la subasta anterior, cuando se requirió una norma autorizante, que fue la Ley Nº 17.243, aunque en ese caso se trataba de una sociedad de economía mixta, por lo cual la ley era necesaria en virtud de la participación del Estado. Quiero aclarar que, en ese caso, no se trataba de que la ley no estableciera una habilitación, ya que hay un artículo expreso de la ley que habilita a la Administración Nacional de Puertos, con la aprobación del Poder Ejecutivo, a otorgar concesiones, permisos o autorizaciones a personas físicas o jurídicas de Derecho Público o privado, para que realicen servicios portuarios, utilicen espacios, o se asocien con otros capitales. De modo que la autorización está en la actual Ley de Puertos. Realmente nos congratula el cambio de posición que ha tenido la coalición gobernante, puesto que quienes eran Senadores en el momento de la sanción de la ley, en el año 2001, me dan cuenta de que el Frente Amplio en su totalidad se opuso fervientemente a la aprobación de esta ley, que fue la que constituyó a Montevideo en un puerto libre y estableció un régimen competitivo que permite la prestación de todo tipo de actividades a través de operadores privados. Nos complace que se haya cambiado de opinión y que se haya constatado que dicha ley, que fue producto del Gobierno de Partido Nacional fue, sin ninguna duda, una gran iniciativa. Cabe recordar que el ambiente que se produjo durante su tratamiento fue hasta de violencia física, llegándose incluso a desalojar las barras; se salivaba a los Legisladores, se tiraban monedas. A veces es bueno acordarse de algunas cosas para ver cómo evoluciona el mundo y, en ese sentido, es muy bueno que los actores políticos también cambiemos de opinión cuando debemos hacerlo, porque la realidad demuestra que las cosas se hicieron bien.

Reitero que estamos de acuerdo con el procedimiento que se establece en la ley; creemos que es bueno y así se lo manifestamos al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas cuando visitó a la Bancada. No sé si lo hizo con las Bancadas de todos los Legisladores, pero algunos Senadores le dijimos que nos parecía bien buscar los consensos necesarios para que esta ley tuviera los máximos respaldos del sistema político uruguayo. Pensamos que está bien que se busquen esos consensos, porque es un tema de una importancia estratégica elevadísima y, sin ninguna duda, relevante para la economía nacional. Al respecto, recuerdo cuando el señor Presidente del Puerto daba cuenta de que el país exporta servicios logísticos a través del Puerto de Montevideo por una suma que él estimó en US$ 1.000:000.000. Es mucho dinero, mucho trabajo, mucho desarrollo; es algo realmente trascendente, como lo es también para el comercio exterior del Uruguay que tengamos un puerto eficiente, un puerto *hub*, como se dice actualmente, distribuidor, en el que se realicen muchas operaciones de trasbordo de un buque a otro -es decir, un concepto diferente-, no predominantemente para exportaciones e importaciones como lo es, por ejemplo, el Puerto de Buenos Aires.

Lamentablemente no pudimos arribar a ese consenso y, sinceramente, en este momento no nos sentimos responsables de tener que votar negativamente, porque me parece que el hecho de que no se pudiera lograr el consenso se debe básicamente a que todo el proceso del articulado y sus modificaciones no ha tenido un rumbo cierto. El proyecto original que llegó a la Comisión de Transporte y Obras Públicas el 16 de setiembre del año pasado, contenía aspectos que consideramos centrales y fundamentales que, por ejemplo, impedían -eso sigue hoy, pero vamos a ver qué pasó en el medio- la participación en este nuevo proceso de concesión mediante subasta de los actuales accionistas de la Terminal Cuenca del Plata, llámese Katoen Natie o Nelsury -que es lo mismo- y Estado uruguayo. Además, a diferencia del otro, esto no es una sociedad mixta sino que es una empresa cien por ciento privada.

Así arranca esto. En ese sentido, preguntamos qué riesgos existían para el Estado uruguayo, porque vimos comunicados muy virulentos -en la radio y en la televisión- de parte de estos belgas, que decían que en los Planes Maestros originales del Puerto, en la revisión del Plan Maestro, así como en el Tratado de inversiones que había firmado el país con la República de Bélgica, estaba por lo menos implícito, si no expresamente establecido, que debía existir una sola terminal de contenedores en el Puerto de Montevideo; es decir que no podía haber más de una porque así estaba previsto. Ellos alegaban que el Plan Maestro formaba parte integrante del contrato. Es un argumento que tuvimos muy en cuenta -en este tema hay que ser muy cuidadosos-, porque exponer al Estado a ese tipo de acciones indemnizatorias o, de lo contrario, mitigar todos los efectos, forma parte de nuestras obligaciones como Legisladores cuando tenemos que votar leyes que tienen ese alcance.

Precisamente, cuando concurrió el Presidente de la Administración Nacional de Puertos, nos dijo que el motivo para la exclusión de Katoen Natie era evitar la eventualidad de que pudiera haber un monopolio de hecho en el Puerto de Montevideo. Porque si se les permitía participar en la subasta y ganaban, se iba a producir un monopolio de hecho, lo cual era inconveniente; además, la propia Ley de Puertos prevé evitar la formación de monopolios de hecho. En definitiva, se debía cumplir con la ley. Allí, el artículo 13, literal B), expresa: "Evitar la formación de monopolios de hecho y, cuando ello no fuere posible, establecer garantías que aseguren su control", lo cual demuestra que tampoco es terminante en ese sentido, en lo que tiene que ver con la participación o no de esta empresa.

Esto es lo que respecta a la primera participación del ingeniero Puntigliano en el mes de octubre. Ahora bien, el 1º de abril comparece nuevamente y con un articulado diferente. En esa oportunidad manifestó textualmente, según surge de la versión taquigráfica, lo siguiente: "El artículo 5º" -el nuevo artículo 5º, que él traía ese día- dice lo siguiente: 'Cométase y autorízase a la Administración Nacional de Puertos a subastar el 100% (cien por ciento) del paquete accionario de dicha sociedad anónima, acto que se realizará a través de una de las bolsas de valores legalmente

autorizadas a operar como tales por el Banco Central del Uruguay, bajo las reglas generales de las mismas y las particulares que se establecen en esta ley y en su reglamentación.'

En este artículo se establecen dos cambios. En primer lugar, se excluye -luego de haber realizado consultas legales- la parte que dice 'A efectos de asegurar la libre competencia establecida en la Ley de Puertos ningún accionista de la sociedad anónima subastada podrá ser accionista de otra terminal especializada de contenedores en el Puerto de Montevideo así como tampoco podrá ser operador de contenedores en una terminal especializada de contenedores en el Puerto de Montevideo'." En ese momento se suspende la toma de la versión taquigráfica, porque a todos los integrantes de la Comisión nos pareció que era un tema muy importante y que, atento a su delicadeza, se debían guardar las reservas correspondientes, sobre todo teniendo en cuenta la espada de Damocles de una acción indemnizatoria contra el Estado uruguayo.

En definitiva, el ingeniero Puntigliano nos dice que los abogados de la ANP -o quizás de acuerdo con alguna consulta jurídica no sabemos por parte de quién, porque en algún momento le requerimos las consultas y nos dijo que le parecía que no, que era un tema que debía quedar en reserva- aconsejan que se deje participar a TCP porque podría darse algún juicio contra el Estado, arbitral o jurisdiccional, que se podría perder y que, sin duda, tendría un altísimo volumen.

Eso fue el 1º de abril, pero 15 días después se cambia nuevamente la postura y volvemos a la original. Sinceramente eso no lo podemos entender: o cambiaron de abogado, de consultor, o pasó algo que nosotros no comprendemos, porque se trata de un aspecto central en este proceso de subasta y no de algo adjetivo como decir que puede haber un 60% o 70% de trabajadores nacionales o residentes, que también es importante, pero no tiene la trascendencia que tiene esto. Este es el nudo gordiano: participa o no participa el Estado uruguayo; puede hacerlo o no. No entiendo cuál fue la motivación. No quiero meterme en este asunto, porque no es un tema nuestro, pero sé que en la coalición de Gobierno había posturas y visiones diferentes sobre este punto, y quizás esa fue la razón de un cambio tan radical. Precisamente, esos cambios tan radicales en temas tan importantes nos obligan a ser suspicaces y a tomar prevenciones. Como esto nos llamó poderosamente la atención, expresamos que el Partido Nacional no iba a tomar posición hasta tanto no existiera un panorama bien claro de las reglas de juego.

A todo esto, que no es poca cosa sino algo muy importante, se suma el canon variable, que el señor Senador Vaillant detalló con mucha precisión. Debo señalar que en la noche de ayer recibí el último proyecto enviado por el señor Senador, quien además tuvo la gentileza de llamarme telefónicamente para comunicarme que en la reunión de Bancada del Frente Amplio se había resuelto afinar los detalles. A mi juicio, esta iniciativa ha sufrido más modificaciones en la Bancada del Frente Amplio que en la propia Comisión de Transporte y Obras Públicas; sé que eso es legítimo, pues tienen las mayorías para ello, pero ocurre que a veces en la Comisión nos enteramos de las cosas después de que suceden, *post mortem*, como me acota el señor Senador Abreu.

En el proyecto original se hacía referencia a un canon fijo que consistía en el precio de la subasta que se pagaba en doce cuotas, a diferencia del anterior que se subastó por US$ 17:000.000. Pero aquí el canon sigue por treinta años, lo que me parece conveniente, porque actúa como una especie de alquiler por el uso de las instalaciones portuarias, tal como lo definió en su momento el ingeniero Puntigliano. Inclusive, en ese mismo proyecto original se estipulaba que el canon variable sería objeto de la reglamentación posterior. Sinceramente creo que el tema del canon variable es más administrativo que otra cosa y, en todo caso, forma parte del pliego de condiciones o del reglamento y no tanto de la ley. Los representantes de Montecon decían que al definirlo en la ley se lo estaría petrificando, sobre todo cuando ya no haya mayorías absolutas en este Parlamento. La ley tiene cierta estabilidad y a veces hay dificultad en lograr consensos para alcanzar las mayorías que permitan votar estos temas. El reglamento se modifica más fácilmente si varían las condiciones económicas y, en definitiva, es una especie de precio o tarifa que se podría cambiar, por ejemplo, si sobreviniera una gran crisis; sin embargo, reitero, siempre es más difícil alterar una ley. En el caso anterior, en el proceso de TCP, el canon estaba estipulado en el decreto reglamentario, que si no me equivoco era el Nº 317/91. Se trataba de un canon de US$ 10,50 por contenedor de 20 ó 40 movilizado y no por TEU. Si no me equivoco, ese canon hoy está fijado en US$ 11,60 en la TCP, ya se trate de un contenedor de 20 o de 40.

Ahora el panorama cambió, y para demostrar las variaciones, oscilaciones, marchas y contramarchas, voy a hacer referencia a la versión taquigráfica de la Comisión de Transporte y Obras Públicas del 15 de octubre de 2008, a la que concurriera el ingeniero Puntigliano. En esa oportunidad, él manifestó: "Por otro lado, al crecer el negocio, hay que cuestionarse cómo participa el Uruguay de ese crecimiento en una forma transparente, sin muchas complejidades de control y sin entrar a discutir cómo es la política de gastos, etcétera. Al respecto, podemos decir que el negocio es 100% de la empresa privada y nosotros participamos del mismo en la medida que cobramos un canon por TEU movilizado". Nótese que dice "por TEU movilizado", a diferencia de lo anterior. El ingeniero Puntigliano continúa diciendo: "En estos casos, en lugar de contenedores estamos usando TEU. Pero queremos mantener un marco de competencia leal con la otra terminal, que es Cuenca del Plata. Entonces, no podemos pedir a esta nueva empresa que pague más por TEU de lo que pagaría la otra, también por el mismo concepto. La otra paga en contenedores, pero hay una relación entre valor de contenedor y de TEU, que está en 1.7; el número de TEU dividido el número de contenedores da 1.7 para los movimientos que tenemos actualmente, con ten-

dencia creciente. En definitiva, la Terminal Cuenca del Plata estará pagando, por volumen, lo mismo que la empresa ganadora. De esta manera, se mantienen condiciones de competencia en ese tema que, a la larga, es el más sensible cuando crece el movimiento de contenedores". Reitero que esta cita forma parte de la versión taquigráfica de la sesión del 15 de octubre de 2008 de la Comisión de Transporte y Obras Públicas, donde el Presidente de la Administración Nacional de Puertos expresó que la ecuación económica por la tasa o el canon variable va a ser igual.

Si bien no sé nada sobre este tema, sí sé leer, y la versión taquigráfica da cuenta de la opinión contundente que dio en ese momento el señor Presidente del Puerto. Las reglas de juego son iguales, como parece ser razonable. ¿Por qué no van a ser iguales? Si nosotros entendemos que jurídicamente el Estado uruguayo puede llamar a otra terminal de contenedores, ¿por qué vamos a hacer más gravosas las cosas a los nuevos que a los que ya están? Creo que aquí la antigüedad no sirve de mérito para calificar; no me parece que el haber llegado primero les otorgue algún puntito más de calificación. Entonces, aquí vemos una gran diferencia pues, tal como se redactó ahora el proyecto de ley, en el texto -antes no figuraba y parecía que iba a quedar sujeto a la reglamentación- se incluye un mínimo de US$ 12, lo que establece un precio de base de US$ 1:200.000 para la subasta, y después se habla de una cienmilésima parte, un invento que no entiendo pero sí el señor Senador Alfie, que sabe cómo sacar bien las cuentas. Lo cierto es que da US$ 12 para el de 20 pies y US$ 24 para el otro; es decir que para los grandes es el doble. Además, se plantea una proporción de siete a uno en contra, lo que significa una goleada de los grandes contra los chicos.

El otro día, cuando concurrieron los representantes de Montecon, nos proporcionaron unos numeritos muy sencillos -que me parece son absolutamente objetivos- que muestran que en el plazo de treinta años que dura esta concesión habría un sobrecosto de US$ 8,18, que produciría una diferencia en contra de US$ 93:000.000 para el pago de este canon variable por los nuevos concesionarios, lo que no es moco de pavo. Ellos manifestaron que esto haría prácticamente inviable la participación de los interesados, por lo menos en su caso. Aclaro que no hablo a favor de ninguna empresa porque no me importa, pero creo que este es un jugador importante, que actualmente mueve el 37% de los contenedores del Puerto de Montevideo. No estamos hablando de alguien que no sepa del negocio, que no participe activamente ni haya invertido en el Puerto. Me parece que es bueno que todos tengan la posibilidad de participar en igualdad de condiciones.

El ingeniero Puntigliano ha cambiado radicalmente de opinión, y el 15 de octubre dijo algo que después resultó ser todo lo contrario. Cuando el otro día preguntamos respecto de este punto, se nos contestó que esto fue fijado por la Administración Nacional de Puertos, que es la que sabe del tema; los señores Legisladores no conocemos de tarifas portuarias, de cánones, de costos, ni de ecuaciones económicas, pero sí sabemos de coherencia, de rumbos y de certezas; y acá no tenemos certeza. Sinceramente, no entiendo lo que se propone: tendremos una subasta sin ofertantes o alguien obtendrá grandes ventajas; quizás, quien tenga barcos y pueda pagar la diferencia, estará en condiciones de absorber los costos. Si a eso le sumamos cuál es la localización de la nueva terminal -que aún no se conoce a ciencia cierta- y lo que se nos ha dicho en el sentido de que, en función de ello, puede haber una diferencia de más de US$ 100:000.000 en el costo de infraestructura, no sé qué pensar. En el otro proceso la localización no figuraba en la ley, pero en función de lo que indicaba el Plan Maestro se sabía que sería en el Muelle de Escala, que estaba incluido en el capital de la propia sociedad de la que era titular la Corporación, así como también que había una grúa pórtico, entre otros detalles que hoy no se conocen en este proyecto.

Es más, recuerdo que en un momento el ingeniero Puntigliano dijo que, con el signo y la nota de confidencialidad, se había abierto una especie de *data room* -si mal no recuerdo le llamó "especificación conjunta"- y que había unos quince interesados en invertir en la terminal. He escuchado la opinión de otras empresas que aclaran que eso no es así y que desde hace muchos meses no se publica ninguna noticia ni surge un intercambio de información entre eventuales interesados y las autoridades de la Administración Nacional de Puertos.

Aclaro que señalo lo que escucho porque, obviamente, si la información es confidencial no podemos conocerla. Creo que la confidencialidad puede existir en estos procesos previos; no lo condeno, pero señalo lo que se nos ha manifestado en el sentido de que ese intercambio de información recíproca no ha sido tal y que no se sabe dónde se terminará instalando este nuevo proyecto. Por supuesto que no surge del proyecto de ley ni de las conversaciones que se han mantenido.

Estos cambios, que son absolutamente esenciales, nos hacen decir, afirmar y concluir que no tenemos la seguridad necesaria con respecto a este proceso; sí tenemos la certeza de que ha habido vaivenes impresionantes en temas fundamentales. Tampoco nos parece demasiado relevante que la subasta se haga ahora o el año próximo, porque lo que importa no es la fecha en que se realice, sino las condiciones en que se va a competir. La subasta solo es el episodio en el que se remata el paquete accionario, pero el asunto es cómo se realiza, es decir, las condiciones en que se lleva a cabo, así como asegurar la libre competencia. En realidad, a todos nos debe importar mucho menos si el Puerto gana un canon más o menos y si en lugar de 11,20 u 11,60 cobra 24; lo más trascendente de todo este proceso es que sea eficiente, moderno y competitivo en la región, y que asegure las condiciones de transparencia para que todos estén en igualdad de condiciones cuando comiencen a competir por esta concesión. Insisto en que esto es mucho más importante que el canon que pueda percibir la Administración Nacional de Puertos porque, en definitiva, si el Puerto tiene ese destino estratégico e importancia relevante en la economía nacional, el dinero surgirá de cualquier lado. Por supuesto

que es bueno que se obtenga de las tarifas, pero si ello no es posible, tiene que surgir de otro lado, porque vuelvo a insistir en que lo más importante es que sea competitivo y eficiente en la región.

Tenemos dudas por muchas razones. Días pasados, en el seno de la Comisión, el señor Senador Antía preguntó si esto no quedaba fuera o descolgado de lo que son los cánones y las tarifas, permaneciendo rezagados en la región por ser el nuestro un puerto caro, a lo que las autoridades allí presentes contestaron afirmativamente. Es difícil decir que sí a un proyecto cuando a uno se le van cambiando las reglas de juego continuamente. La semana pasada las autoridades de Montecon hicieron esas afirmaciones, muy trascendentes a nuestro juicio. Puede ser que no tengan razón, pero eso debe demostrarse, por lo que sugerimos que se llamara a otros eventuales interesados para conocer su opinión, pero tuvimos una respuesta negativa porque, según se nos dijo, había apuro por aprobar este tema. ¿Qué apuro hay si hace nueve meses que este proyecto está a estudio de la Comisión? Si el Gobierno tuviera un apuro real, lo “hubiera llevado adelante sin recurrir al mecanismo del proyecto de ley. Además, recuerdo que a fin de año, en una sesión de la Comisión, el apuro cedió paso a la apertura del proyecto y se le cambiaron cosas fundamentales. De manera que una semana más o una semana menos “hubiera sido muy razonable para disipar esta duda sobre un aspecto tan esencial. Me “hubiera gustado escuchar, por ejemplo, la opinión de Maersk -que es uno de esos “jugadores grandotes”, que tiene quinientos barcos y terminales en la región-, así como también la de los otros actores de la operativa portuaria sobre este punto.

SEÑOR ABREU.- Pido la palabra para una cuestión de orden.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR ABREU.- Formulo moción para que se prorrogue el tiempo de que dispone el orador.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar la moción formulada.

(Se vota:)

-24 en 25. **Afirmativa.**

Puede continuar el señor Senador Moreira.

SEÑOR MOREIRA.- Señor Presidente: dejamos constancia de que coincidimos en cuanto a que el puerto es fundamental para la economía nacional y, sobre todo, para el sector exportador, pero también lo es para la importaciones, pues no solamente tenemos que mirar lo que exportamos sino además lo que importamos, que es relevante. También coincidimos en que la ley nos ha dado un instrumento estupendo para procesar toda esta transformación del Puerto de Montevideo. ¡Ojalá “hubiéramos coincidido y “hubiéramos podido consensuar el proyecto de ley a estudio! Pero ello no ha sido posible; no podemos proceder en ese sentido pues no tiene una línea, cambia permanentemente, y nos deja llenos de dudas e incertidumbres. No sabemos cómo va a terminar este proceso y no se nos ha permitido, una vez que cambiaron aspectos tan relevantes, pedir la opinión de otros operadores del Puerto, aduciéndose o alegándose una urgencia que, a nuestro juicio, no es tal, pues acá siempre se habló de que este proceso lleva tres o cuatro años y, reitero, semana más o semana menos no hacen a la cuestión.

Atento a este estado de cosas, señor Presidente, y en función de estos vaivenes, de estas marchas y contramarchas que seguramente no han provenido de los Legisladores -no lo sé-, sino del Poder Ejecutivo o de la Administración Nacional de Puertos -he leído todo y han quedado bien de manifiesto los cambios, las frases y las afirmaciones del Presidente de la Administración Nacional de Puertos, que en principio se expresó en un sentido para luego cambiar absolutamente en lo que tiene que ver con la participación o no de los actuales operadores, así como en lo que respecta al canon variable-, el Partido Nacional no va a acompañar en general ni en particular la votación de este proyecto de ley, por no brindarse ese marco de certezas que aseguren la libre competencia en este proceso de subasta, y sólo dará aprobación a los artículos 1º y 2º, que son de carácter programático.

Es cuanto quería manifestar.

SEÑOR VAILLANT.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra por cinco minutos el señor Miembro Informante para realizar una aclaración.

SEÑOR VAILLANT.- Señor Presidente: como sólo usaré esos cinco minutos, no voy a responder todos los puntos que quisiera, lo que haré al final.

Me importa hacer una aclaración en lo que tiene que ver con un tema central, como es la fijación del valor del canon. Quiero aportar algunos elementos que pretenden demostrar que la equidad, en este caso, no significa que la empresa existente -que es Katoen Natie- y la nueva que se instale deban tener el mismo canon. Eso no es la equidad, porque lo que van a aportar una y otra responde a varios componentes distintos y no exclusivamente al canon variable. Por lo tanto, hay un conjunto de ingresos provenientes de esa actividad que recibe el Estado, lo que conforma el paquete total. Pondré un ejemplo claro de lo que quiero decir.

En primer lugar, para relacionar el valor del canon que estamos discutiendo, me parece importante saber cuánto cobra una empresa por el movimiento de un contenedor.

¿Cuánto cobra la actual terminal portuaria por el movimiento de un contenedor? Hablamos del valor mínimo que pretende recibir el Estado, que es US$ 12 por TEU -actualmente se paga US$ 11,60-, pero lo que se paga por contenedor oscila entre US$ 100 y US$ 170. Particularmente, los contenedores de nuestros exportadores pagan US$ 170, y algo más de US$ 100 los que vienen en tránsito. Insisto en que nuestros exportadores pagan US$ 170, de los cuales US$ 12 recibiría el Estado como mínimo, de aprobarse este proyecto de ley, como bien señalaba el señor Senador Moreira.

Si analizamos lo que paga al Estado la Terminal Cuenca del Plata, cometeríamos un error si dijéramos que es solamente US$ 11,60, ya que además de ese monto paga el 20% de sus utilidades, porque el Estado es socio en la empresa. Por tanto, en los costos actuales de Terminal Cuenca del Plata debe sumarse lo que paga por canon y por utilidades de la empresa, cuando las hay.

No se puede relacionar el aporte de una empresa con el de la otra cuando son realidades totalmente distintas; es diferente la forma en que se va a adjudicar la licitación, son diferentes las inversiones que se van a realizar y también es diferente la forma de establecer los cánones. No se puede comparar el canon variable de una con el canon variable de la otra sin tener en cuenta que son distintas las inversiones que van a tener que hacer, como también los proyectos, las participaciones en las utilidades y los cánones fijos. No se puede plantear una equidad exclusivamente en función de un canon, sino que debe ser analizada dentro del conjunto de aportes que por distintas vías se van a efectuar. Como se ve, este es un proyecto distinto al original.

Quería hacer esa aclaración porque estas afirmaciones pueden interpretarse como una clara injusticia en detrimento de los nuevos oferentes y en beneficio de Katoen Natie. No lo es, aunque nos vendría bien que lo pudiéramos afirmar, porque hasta desde el punto de vista de la eventualidad de un nuevo juicio quedaría demostrado que la nueva empresa no solo va a competir, sino que lo va a hacer en desventaja con respecto a Katoen Natie. Ese argumento podría ser perfectamente válido. Y es cierto -nos parece importante señalarlo- que "hubo una empresa que cuando concurrió por segunda vez nos dijo que con estos cánones el proyecto era inviable, pero esa es solo una empresa. Eso se va a saber el día que se haga la subasta, cuando se vea quién participa.

Ahora bien, que una empresa pretenda que realicemos una subasta en función de sus condiciones particulares, nos parece absolutamente absurdo porque, naturalmente, nosotros tenemos que defender la equidad de participación de las empresas que van a competir en esta licitación y la igualdad de oportunidades, pero en lo que respecta a la defensa de intereses, tenemos que defender los de la sociedad uruguaya y los del Estado, que en este caso están representados por el proyecto.

SEÑOR MOREIRA.- Pido la palabra para una aclaración.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Mesa exhorta a los señores Senadores a no entrar en diálogos.

Tiene la palabra el señor Senador Moreira para una aclaración.

SEÑOR MOREIRA.- Señor Presidente: simplemente quiero aclarar que hicimos alusión a las expresiones de la empresa Montecon porque trajeron un cuadro de análisis, que no es interesado sino, por el contrario, muy objetivo. Los precios son los precios, y los que allí figuran son muy superiores. O sea que no es porque lo diga Montecon, sino porque lo son. No estamos defendiendo los intereses de nadie, sino que estamos dando cuenta de hechos objetivos. Los números son objetivos; es claro que es mucho más caro el actual canon que el otro. Además, no sólo nos quedamos con la opinión de esa empresa sino que quisimos convocar a otra y no se nos permitió porque había apuro por sancionar este proyecto de ley. Esa es la verdad.

SEÑOR ALFIE.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR ALFIE.- Señor Presidente: el Partido Colorado se encontraba en una disyuntiva que, por supuesto, ya resolvió.

Cuando el señor Ministro Rossi y el Presidente de la Administración Nacional de Puertos, ingeniero Puntigliano, nos plantearon el tema de la licitación para la construcción de la nueva terminal de contenedores, estuvimos de acuerdo. Les dijimos que íbamos a apoyar el proyecto pero que queríamos condiciones de igualdad y que se generara competencia. Nuestros únicos requisitos eran condiciones razonables de igualdad -la equidad exacta siempre es un poco subjetiva- y generar competencia. Estamos de acuerdo con el concepto global y con lo que significa generar competencia. Es más, señor Presidente, nadie es el adalid ni el abanderado de una causa, pero creemos que desde el Partido Colorado somos -por lo menos, tratamos de serlo- los mayores defensores de la modernidad, del avance, de la incorporación de cambios tecnológicos y de competencia en todo lugar en donde esta pueda existir. Afortunadamente, los cambios tecnológicos de hoy día nos ofrecen posibilidades que antes no existían.

Los puertos, en general, son bienes únicos. Hay pocos lugares donde se pueden construir puertos, por lo menos a costos razonables. Evidentemente hay zonas en las que en determinado momento los puertos podrían no existir; un puente, una carretera o una planta de generación de energía eléctrica podrían no ser rentables un día, pero a medida que pasa el tiempo y cambian las condiciones pueden hacerse rentables, ya sea por el aumento de flujo, por escasez de oferta que termina en un aumento en el precio relativo, por la desaparición de costos variables debido al avance de la tecnología, etcétera. El hecho es que, dependiendo de las

condiciones, cosas que no lo eran se pueden convertir en competitivas. Quiere decir que en esto no existen aseveraciones *sine die*, sino temporales; siempre son temporales.

Por todo lo expuesto, señor Presidente, nos cuesta mucho votar en contra este proyecto de ley, aun en general. Estamos de acuerdo con la nueva terminal de contenedores, estamos de acuerdo con conceder los puertos, fuimos defensores de la Ley de Puertos -todo el Partido lo fue- y, además, entendemos que una nueva terminal de contenedores va a fomentar la competencia y beneficiar al país, es decir, a su gente. Por otra parte, pensamos que hay que ampliar esta clase de servicios en el Uruguay.

El señor Miembro Informante mencionó cifras bastante claras acerca del crecimiento del Puerto de Montevideo y del crecimiento general de todos los puertos del mundo. A su vez, existen trabajos de rigor que demuestran que ya pasamos el umbral de movimiento en TEU como para tener una sola terminal de contenedores, o sea que claramente se justifica tener más de una en forma independiente y que haya competencia entre ellas. Por su parte, el desarrollo del Puerto de Montevideo ha sido bien importante y se ha producido en forma exponencial, en especial a partir de la concesión de la terminal de contenedores, que es cuando despegó. Hasta ese momento vivía en un letargo absoluto.

Según cifras proporcionadas por la CEPAL, el año pasado se movieron 675.273 TEU en el Puerto de Montevideo, sobrepasando puertos que el año anterior eran de mayor movimiento, y sobrepasando también a algunos puertos competidores, como Río Grande y Paranaguá. Además, hay que tener en cuenta que estamos cerca de Itajaí que, junto con aquellos, son nuestros puertos competidores. Obviamente, el otro gran competidor es Buenos Aires, del cual todavía estamos lejos, pero teníamos un movimiento de un quinto y ahora estamos en cuarenta por ciento o un poco más.

Por lo tanto, estamos absolutamente convencidos de que hay que llevar adelante esta propuesta. El tema de la crisis es algo transitorio; el hecho de que el movimiento en el puerto es menor y quizás este año o el que viene vaya a seguir bajando, no importa. Eso no tiene nada que ver. Como bien se decía, con suerte, esta terminal se inaugurará dentro de cuatro o cinco años, pero en la planificación a nivel de los países las situaciones se miran de esa manera.

A su vez, la exportación de servicios del Uruguay es un factor que ha dinamizado brutalmente la economía, tanto en nuestro país como en el mundo. Es en esta actividad donde se ha centrado el dinamismo del comercio mundial a lo largo de los últimos veinte años o más. La onda globalizadora actual está mucho más asociada a la exportación de servicios y al trabajo relacionado con ella, que la anterior, que se basaba en el comercio de bienes.

En el Uruguay se han realizado diversos estudios relativos al bien. Para darles una idea de la evolución de esto en el mundo, entre 1985 y 2005 el comercio de bienes se multiplicó por siete, y en el Uruguay por seis; sin embargo, el comercio de servicios de viajes y turismo tradicional se multiplica por siete, y más de diez es el múltiplo de los llamados "otros servicios", fruto de reformas estructurales fundamentales, esas que no se ven pero al final se sienten.

A continuación, me voy a remitir a un trabajo realizado por el economista Vaillant para el CURI -cuyo Presidente es el señor Senador Abreu-, en el cual se ilustra todo esto con cifras y se hace un excelente resumen de la situación. En especial, voy a leer textualmente una frase que me parece relevante: "La nueva onda de la globalización implica una segunda fragmentación del proceso productivo la que está transcurriendo en esta primera década del siglo XXI. En la actualidad el fenómeno se manifiesta dentro de los servicios. Lo que se ha dado en llamar la construcción de la oficina global. Esta nueva realidad del comercio internacional está vinculada con la trayectoria del cambio tecnológico asociado tanto a la disminución de los costos de las telecomunicaciones como a la reducción de los costos de coordinar la realización de tareas distintas en diferentes lugares. Ambos fenómenos son en parte resultados del acelerado progreso técnico en las tecnologías de la información y la reducción de los costos de las telecomunicaciones internacionales".

Quisiera ser totalmente claro. El costo de las telecomunicaciones en el Uruguay es sideral comparado con el de otros países de la región y ni que hablar con el del mundo. Eso se debe a que seguimos teniendo el monopolio de ANTEL, aun en Internet, donde apenas hay dos redes que compiten. En la Ley Nº 17.296, Presupuesto Nacional del año 2000, se abría una ventana de competencia, pero al hablarse de que se llevaría a cabo un plebiscito, se cerró. Hoy tenemos limitada competencia -salvo una compañía, todo pasa por el caño de ANTEL-, e igual la revolución nos llega. No quisiera saber cuál sería la revolución y la reducción de costos si el sector se abriera. Nosotros precisamos muchas más cosas, porque para construir la oficina global necesitamos telecomunicaciones eficientes y baratas, y en el Uruguay no son baratas ni muy eficientes. Estos son cambios fundamentales y no aislados.

Obviamente, las nuevas tecnologías brindan a las economías pequeñas y remotas posibilidades que antes no tenían. La del Uruguay es una economía pequeña y remota del centro de desarrollo mundial, del centro consolidado y del emergente, que es Asia, concretamente del sudeste asiático. Es claro que precisamos un puerto competitivo. El economista Vaillant se refiere a "esfuerzos" y dice que "entre estas políticas se destacan la ley de puertos de inicios de los años noventa, la declaración de interés nacional para los proyectos turísticos, la ley de zonas francas de fines de los ochenta, y las regulaciones referidas a la banca *offshore* de la ley de intermediación financiera, y más recientemente a inicios de esta década los regímenes sectoriales especiales para el caso del software y el audiovisual", todo

hecho bajo gobiernos anteriores, en medio de feroces críticas.

Ahora bien, la estructura del Puerto es el corazón del desarrollo de los centros de logística y distribución. Los puertos constituyen el corazón del desarrollo de dichos centros. No sé si el Uruguay va a llegar a ser *hub*; es difícil que lo sea, pero claramente podrá ser un *hub* de menor entidad. El Uruguay se encuentra en un lugar que puede ser centro de desarrollo de una enorme cantidad de servicios que se generan a través del Puerto, de una enorme cantidad de trabajo, de valor agregado para los uruguayos. Pero para eso también precisamos otras cosas, además de una nueva terminal; precisamos una política global.

En el plan del Gobierno anterior, además de tener contenedores para dinamizar el puerto, estaban el aeropuerto -ambos proyectos pudieron ser llevados a cabo- y el tren cuya licitación fracasó. El tren era clave. Algo que quince años antes claramente era a pura pérdida y no servía para nada, se convirtió en la clave para el desarrollo del puerto. Si el Uruguay no tiene un tren razonable el desarrollo del puerto se hará por aluvión y recibiremos algunas migajas, pero no será algo planificado. Para ello hay que conceder el tren, las construcciones de infraestructura, las vías, y dejar la competencia de empresas sobre ellas. Nosotros apoyamos y votamos con entusiasmo la formación de la Corporación Vial del Uruguay, presentada por esta Administración en el Presupuesto Nacional. Lamentablemente, esta Administración perdió la oportunidad. Personalmente pensé que lo iba a hacer, porque lo propuso en la Ley de Presupuesto, pero perdió una oportunidad histórica y ya nos hemos retrasado por lo menos siete años, mientras empezamos de nuevo todo el proceso. Se sabe a qué se debió el fracaso de la licitación de las vías del tren y no quisiera que se repitiera. Esta Ley, tal y como está redactada, va camino a ello. El fracaso del 2003 nos hizo llegar al 2010 sin nada, y si fracasamos ahora con el puerto, pasaremos un buen tiempo con este a cuestas, sin hacer nada. El país precisa el éxito y no el fracaso.

Creo que este proyecto de ley tiene altas probabilidades de llevarnos al fracaso o, en todo caso, de tener un éxito relativo que va impedir el desarrollo de todo el potencial. Nosotros tenemos que maximizar el potencial, y realmente no me parece que se defienda el interés del país maximizando un canon, sino las actividades, que quizás no sea la maximización del canon. Por lo tanto, nosotros tenemos enormes y diversas dudas sobre este proyecto de ley.

Es claro que la "containerización" -si me permiten el término- de la carga es un proceso que comenzó a fines de los setenta y ya está llegando a su asíntota o máximo potencial, porque cada vez llega y sale más carga en container. Prácticamente el 100% del comercio de bienes se realiza de esta manera; muy poca cosa se comercia de otro modo. Por lo tanto, en el crecimiento del tráfico ya no tendrá tanta incidencia la tendencia general de poner la carga en container, sino el crecimiento del comercio y de los servicios, y entonces la clave está en captar comercio en el mundo y la región. Para ello se precisa competencia, contar con un puerto competitivo y servicios baratos. De nada sirve decir que el container se cobra US$ 100, US$ 120 o US$ 140, porque eso tiene costos asociados.

Este proyecto de ley iba cambiando de un día para el otro, de forma abrupta y sustancial. En su versión de una semana atrás se establecía un canon fijo mínimo de US$ 12 por un container de 20 pies; ahora se dice que este mínimo será el uno por cien mil de un mínimo de US$ 1:200.000, que son US$ 12, o sea, lo mismo. De todos modos, ese no es el tema. Hoy son estos los precios, pero mañana pueden ser menores por la competencia, y el precio que hoy es fijado por ley, puede anular cualquier cosa en el futuro. El remate no puede ser con un precio fijo que se actualiza. Esta no es la única manera de determinar el canon; se puede cambiar yendo a un remate en función de un porcentaje del precio final de venta y no de un valor fijo, o un componente fijo más uno variable. El precio, señor Presidente, es el resumen final del cálculo económico. Si uno determina el precio, no puede determinar la cantidad transada, que en este caso puede ser cero o uno, porque se hace o no se hace. Podemos decir que estamos ante una solución binaria o solución esquina.

¿Por qué hoy el movimiento de contenedores de 20 ó 40 pies paga el mismo canon? Porque en el fondo casi implica el mismo costo. Sin embargo, en esta ley imponemos el doble del precio al de 40 por hacerlo proporcional. Le preguntamos a quienes nos visitaron la semana pasada en la Comisión de Transporte y Obras Públicas por qué la diferencia que nos mostraron en su comparación de costos era tan importante e el movimiento de contenedores. La contestación fue que la enorme mayoría de la carga se hace en containers de 40 pies y no de 20. Esa es la primera condición de desventaja en la competencia que advertimos; quizás y ojalá esté equivocado.

El hecho de que hoy no se conozca el proyecto es un impedimento importante, pero me imagino que no se va a ir a un remate sin conocer el proyecto y sin saber cuál es la localización. Por lo tanto, esto no me preocupa en demasía.

Ahora quisiera comentar algunos aspectos del proyecto de ley que me parecen relevantes, como el del canon, al que ya me referí pero voy a seguir comentándolo. Fijar el valor mínimo de la subasta por ley no me parece razonable bajo ningún concepto. Se dice que ese valor mínimo de subasta se va a dividir entre 12 como componente mínimo de un costo fijo, pero me pregunto qué tiene que ver el costo fijo con el valor de las acciones; realmente, no entiendo qué tiene que ver. De acuerdo con el artículo 3º, lo que se compra en la subasta, son las acciones de la sociedad anónima. ¿Qué tiene que ver eso con el costo fijo o con un valor fijo? Pienso que esto entreveró más las cosas. Se podría haber puesto que se tomaba el logaritmo base "e" del precio, lo elevábamos a la potencia "n - 1", donde "n" es el número de contenedores, dividido cualquier cosa y, más o menos, es

lo mismo que aquí se establece. Perdónenme por el ejemplo, pero insisto en que no sé qué tiene que ver.

De la misma manera, el componente 2 refiere al canon por TEU movilizado, que es la cienmilésima parte del monto producido en la subasta, o sea US$ 12 mínimo. Muchos de los contenedores se movilizan solo para hacerle servicios como lavarlos, repararlos, pintarlos o arreglar la refrigeración y no sé si lo que aquí se establece está bien o mal. Como bien dijo el señor Senador Moreira, ayer por la tarde el Senador Vaillant llamó a mi despacho, pero la información no la vi hasta hoy de mañana y no tuve tiempo de preguntar, por lo que me quedan muchas dudas. Me pregunto si esto no terminará perjudicando determinada especialización que queremos alcanzar, si un costo como este no termina anulando el negocio.

Debo decir que el componente variable me parece razonable, aunque no tendría que estar en la ley. Sin embargo, no nos parece razonable la proporcionalidad del componente variable. En lo que refiere a la actualización de las paramétricas y demás, debo decir que me parece un agregado inútil ponerlo en la ley, pues necesariamente tiene que estar en el pliego. Puede suceder que se quiera licitar de otra manera, donde no haya paramétricas y se hable de porcentajes del precio final de venta, el que necesariamente se ajusta solo. En momentos de problemas y crisis, los porcentajes de precio final de venta tienen la ventaja de ajustar el precio a la baja, ya que si se fija un precio demasiado alto, eso puede impedir el ingreso al negocio y viceversa.

SEÑOR VAILLANT.- ¿Me permite una interrupción, señor Senador?

SEÑOR ALFIE.- Con mucho gusto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede interrumpir el señor Senador.

SEÑOR VAILLANT.- Señor Presidente: vengo siguiendo con atención la exposición del señor Senador Alfie y si bien realizaré comentarios al final del debate en mi calidad de Miembro Informante, ahora quisiera hacer una aclaración.

El señor Senador ha afirmado que se podría estar pagando el canon por el cambio de lugar de los contenedores dentro del puerto, pero quiero decir que eso no es así. Cuando el proyecto de ley se refiere a movimiento de contenedores, se está hablando del movimiento del barco al muelle y viceversa. Esos son los movimientos que se cobran. Luego, como se establece en los demás artículos, se cobra el consolidado y el desconsolidado, pero como ya aclaré, los movimientos dentro del puerto no se cobran.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede continuar el señor Senador Alfie.

SEÑOR ALFIE.- Señor Presidente: eso lo entendí así, lo que pasa es que a veces llegan contenedores vacíos para ser reparados, pero según este artículo se cobra el fijo por movilizarlos. No se les cobraría consolidado ni desconsolidado, pero según lo que entiendo, sí se cobraría el fijo. Acá no se habla de la movilización de contenedores con carga, sino simplemente de movilización. Hay empresas que se especializan en realizar determinadas reparaciones y servicios a los contenedores. Tengo claro que intrapuerto no se cobra por las movilizaciones. No puedo asegurar totalmente mi afirmación porque desconozco el tema y no tuve tiempo para consultar si eso era así o no. Pero mantengo la duda razonable.

En cuanto al apuro y a las fechas, realmente no entiendo por qué se habla de tres meses para realizar el remate; no creemos que sea razonable. En caso de que el próximo Gobierno quiera cambiar las bases, ¿cómo lo hace? De todas maneras, sabemos que no se precisa una ley para rematar el 100%.

Seguimos dentro de este artículo 5º, donde se establecen las fechas. Hay un tema que no está expuesto de la manera correcta. Concretamente, se impide que participe en la subasta una empresa que sea accionista de otra terminal de contenedores dentro del Puerto de Montevideo. En lo personal comparto esa idea, pero el Partido Colorado entiende que la competencia no se da sólo dentro del Puerto de Montevideo, ya que hay una competencia regional importante. El principal operador de un puerto competitivo puede venir a comprar esto, simplemente para anular la competencia en el futuro. Esto es lo mismo que sucedía cuando los cuadros grandes del fútbol tenían dinero y compraban muchos jugadores para dejarlos guardados y que los demás no les pudieran hacer la competencia.

Entonces, señor Presidente, no es solo una cuestión de excluir a uno, sino que la forma de la subasta debe excluir a varios. Es cierto que puede haber un operador de otro puerto que pueda querer competir y hacer su centro principal aquí, y ello estaría perfecto. Sin embargo, si viene alguien que prácticamente monopoliza otro puerto competitivo, puede hacerlo para que no le aparezca competencia -salvo que establezcamos otras condiciones que mejor ni pensar- o puede hacerlo porque en el puerto en que está no tiene posibilidades de crecer. Entonces, si se impide, hay que evaluar cada situación y no podemos hacerlo por ley. Por lo tanto, tal como está escrita, tampoco estoy de acuerdo con esta frase, aunque sí comparto la idea de excluir de la subasta a determinados actores.

Tampoco estoy de acuerdo con que el síndico adicional sea designado a partir de una terna propuesta por la Unión de Exportadores. Personalmente, estoy absolutamente en contra de que las corporaciones tengan facultades por ley para nombrar o proponer a alguien. El dueño es el Estado, la Administración en general, todos nosotros. Quizás se pueda nombrar a alguien de la Unión de Exportadores, pero también se podría designar a un técnico de cualquier otro lado.

SEÑORA XAVIER.- Solicito que se prorrogue el tiempo de que dispone el orador.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar la moción formulada.

(Se vota:)

-23 en 25. **Afirmativa.**

Puede continuar el señor Senador Alfie.

SEÑOR ALFIE.- Muchas gracias señora Senadora Xavier.

No puede ser que tengamos al representante de un *lobby* interesado en la función de síndico. En realidad, si la Administración Nacional de Puertos desea tenerlo puede hacerlo, pero no puede estar obligado por ley. Tradicionalmente, nuestro Partido se ha opuesto a este tipo de corporativismo porque va en contra de lo que es una república democrática.

Voy a referirme a dos cuestiones adicionales.

En primer lugar, el artículo 8º dice: "Cumplido el acto de subasta del paquete accionario, el adjudicatario deberá, en los plazos y condiciones que establezca la reglamentación de esta ley:

a) Constituir las garantías que se establezcan en la reglamentación.

b) Demostrar que más del 50% (cincuenta por ciento), del paquete accionario pertenece a un operador especializado de contenedores que reúna los requisitos que se establezcan en la reglamentación. Esta condición deberá mantenerse durante toda la vigencia del contrato.

c) Realizar y acreditar ante las autoridades competentes la suscripción e integración del 100% (cien por ciento) del capital contractual".

En lo personal, creo que no debe decir: "Cumplido el acto de subasta", sino: "Previo al acto de subasta", porque alguien con mala voluntad podría presentarse sin cumplir esos requisitos, con el mero objetivo de dilatar el proceso. Para poder presentarse a la subasta, previamente hay que constituir las garantías y demostrar que más del 50% del paquete accionario pertenece a un operador especializado de contenedores. Obviamente, la integración se realizará después, pero los dos primeros deben hacerse previo al acto.

Lo otro a que quiero referirme son cuestiones políticas. Nuestro Partido va a votar los artículos 1º y 2º de este proyecto de ley, aunque en realidad son absolutamente innecesarios; es una declaración política que en realidad ya existe, porque ya se ha intentado conceder el Puerto de La Paloma. De todas maneras lo vamos a votar, mera y exclusivamente como una muestra de nuestro pensamiento en cuanto a que esto es muy importante. Creemos que es trascendente el desarrollo de los puertos como parte del desarrollo económico y social del país. ¡Ojalá algún día se realice el Puerto de La Paloma!, aunque a esta altura tengo la duda razonable y el escepticismo que pueden tener los economistas, porque hasta ahora ha sido bastante difícil hacerlo y tal vez los diques en mar abierto que hay que hacer no sean tan baratos. Supongo que algún día se hará. De todos modos, conceptualmente estamos de acuerdo.

Por otra parte, nos hubiera gustado que en la Ley del año 2000 se hubiera aprobado unánimemente la subasta de la playa de contenedores. ¡Cómo nos hubiera gustado que se aprobara la Ley de Puertos sin esa férrea oposición! Entre la Ley de Puertos y el momento en que empezó a funcionar el Puerto, pasaron casi nueve años, pero esto se dio básicamente por una enorme oposición ideológica y no práctica. Esto se debió a que se trababan todos los mecanismos. El último fue el cierre de la Ciudad Vieja y la presentación de un recurso de amparo el día de la subasta de la playa de contenedores. Por suerte los tiempos han cambiado.

El producido de la subasta de la terminal de contenedores fue a la ANEP y permitió, en época de crisis, la construcción de escuelas de tiempo completo. Paradójicamente, el resultado de esta subasta va para la Administración Nacional de Puertos y, sin embargo, no se ha construido ni una sola escuela de tiempo completo durante toda la Administración, salvo las que estaban terminándose, a pesar de que se sabe que es algo fundamental si queremos quebrar la tendencia a la segmentación de nuestra sociedad.

Señor Presidente: quiero redondear el concepto con el cual empecé. A partir de la apertura de las telecomunicaciones -de esa ventanita que duró aproximadamente un año- y de la concesión de la nueva terminal de contenedores a privados, el crecimiento de la exportación de servicios del Uruguay empezó a ser exponencial. En ese sentido, voy a mencionar solo dos números para tener una idea de la relevancia de estos aspectos y de cuán importantes son estas reformas estructurales, porque desatan la creatividad de la sociedad y del sector privado, que es lo que precisamos.

La exportación de servicios entre el año 1985 y 2001 se multiplicó por cuatro; entre el año 2001 y 2005 -en que sufrimos el desastre de la crisis- ese cuatro se convirtió en siete. En la gráfica se aprecia una pendiente suave hasta 2001 y después se dispara. En tanto, la exportación de otros servicios comerciales -estos otros, muy vinculados a las telecomunicaciones- entre 1985 y 2001 se multiplicó por cinco, y entre 2001 y 2005, ese cinco llegó a diez.

En definitiva, señor Presidente, nuestro Partido lamenta profundamente no votar este proyecto de ley, pero en base a las consideraciones realizadas no podemos darle aprobación.

SEÑOR ABREU.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR ABREU.- Señor Presidente: debo recordar que soy de los pocos Senadores sobrevivientes del episodio de la Ley de Puertos de 1991; en aquel momento estaba sentado en la que hoy es la banca del señor Senador Larrañaga. Fue uno de los episodios más bochornosos que presencié en mi vida parlamentaria, peor aun que el último que tuvimos aquí cuando se aprobó la ley de educación. Además, después se repitió en la Cámara de Representantes, donde el entonces Diputado Zorrilla fue herido por una moneda que le partió la cabeza. La forma en que se nos escupió, se nos insultó, se nos agredió y se tiraron monedas de toda naturaleza es todavía un recuerdo nítido y bastante doloroso.

Aquella ley fue discutida durante dos años porque no había mayorías, y en aquel momento se estaba tratando de cambiar la filosofía de un país; no era una ley aislada, sino que estaba vinculada a determinadas posiciones que el Uruguay venía tomando. Era un concepto de apertura, pero sobre todo se trataba de una visión regional cada día más profunda. El canal Martín García era una de las prioridades que teníamos y la Hidrovía Paraná-Paraguay, era otra. Había una visión del Uruguay regional en toda su proyección, que incluía hasta la extensión de su plataforma continental, que ahora se está concretando a partir de la conferencia del mar. Es decir que había una visión integrada de este tema y era un modelo que hoy se ha consagrado y ha quedado casi inmodificado. En verdad, el fondo del asunto -que también puede ser filosófico y ello se discutía- era el cambio de un modelo de puerto operador a un modelo de puerto propietario, en el que la prestación de servicios privados bajo el ámbito del interés público se traspasaba a todos aquellos que tuvieran interés de competir. Fue así que el puerto empezó a abrirse a la competencia; los propios interesados y aquellos que desde la barra nos insultaron y nos agredieron fueron los principales beneficiarios, porque pudieron constituir pequeñas, medianas y microempresas que terminaron siendo las que prestaban servicios para la carga, la descarga, la estiba y la desestiba, que en aquel momento era una especie de santuario inexpugnable para lo que significaba una reforma de fondo.

Concretamente, se perseguían tres objetivos. El primero de ellos era la libertad del consumidor, es decir, que tuviera la posibilidad de optar, dentro del puerto, por la prestación de servicios que se le ofrecían. En segundo lugar, se buscaba evitar los monopolios de hecho y los monopolios de derecho, como lo establecía la propia ley -el señor Senador la citó con mucha precisión-, y en el caso de que no fuera posible, se apuntaba a establecer las garantías del caso para poder rectificar esa situación. Finalmente, se procuraba evitar la competencia desleal. De alguna manera, se pretendía conformar el derecho a la competencia en el ámbito de la prestación de los servicios portuarios, instalándolo como parte de una filosofía conectada con toda una visión de carácter geopolítico y con una visión estratégica del país, porque resultaba claro -como bien se ha dicho- que los puertos competían, y cuanto más se abriera la competencia en el ámbito regional, más fuerza tendrían los intereses de cada nación, sobre todo cuando en el hemisferio en el que nosotros vivimos es marginal la participación de los grandes *megacarriers* en el transporte marítimo. El 75% del transporte marítimo se hace norte-norte, y es tan importante ese sistema que, inclusive, ha quedado fuera del GATT y de la OMC; no se regula allí, sino en las grandes conferencias de cargas, porque las grandes empresas y los grandes intereses juegan en el hemisferio de los países desarrollados, más allá de las crisis, y nosotros intervenimos en una forma, no digo marginal pero sí muy secundaria, en este hemisferio.

Esa competencia se acentúa, entre otras cosas, porque tiene un origen histórico; hasta la propia lucha de puertos que se plantea entre Montevideo y Buenos Aires se origina en la insuficiencia de la carga y el comercio para los dos puertos, a lo que hay que agregar las ventajas que hoy tiene Montevideo, por razones conocidas. Entonces, ¿cómo vamos a desarrollar la política de puertos? ¿Debemos hacerlo en función de qué puerto queremos? No; tenemos que desarrollarla en función de qué país queremos. ¿Y qué país queremos? La elección es muy sencilla, y lo he dicho más de una vez: país bisagra o país Gibraltar. Podemos optar por ser un país bisagra, que se integra en la región en la prestación de los servicios y como plataforma logística, o por ser un país Gibraltar y quedarnos colgados de los muros, hacia el Río de la Plata, ajenos a la fuerza y a la interacción que existe en el ámbito de la competencia regional. Y el tema no está limitado a los puertos, porque estos son parte de una infraestructura y, sobre todo, de la nueva visión de los transportes multimodales. Aquí está el gran tema del país. No se trata solamente de decir qué tipo de puerto queremos, sino que tenemos que determinar qué tipo de puerto integramos a lo que es una estrategia de país.

La Ley de Puertos tenía otro elemento importante, que el propio Presidente actual de la ANP viene recogiendo, más allá de que a veces no paga derecho de autor. Me refiero al sistema portuario, porque la Ley de Puertos fija un sistema de regulación y de apertura de puertos para todo el territorio nacional, y esto permite que los puertos de Nueva Palmira, Paysandú, Fray Bentos, etcétera, tengan un estatuto portuario que la ley cambió, insisto, de puerto operador a puerto de prestadores de servicios privados bajo el ámbito del interés público.

Aquí surge la dificultad que tenemos en este momento. El problema que se nos plantea es definir qué tipo de puerto queremos y cómo nos vinculamos. El señor Senador Alfie hacía mención a las reuniones del CURI, que a veces están un poco más allá de lo que es una optimista terapia de grupo, e inclusive se refirió a un trabajo que elaboró el catedrático de Comercio Internacional de la Universidad de la República, economista Vaillant. En una de esas reuniones estuvo presente el señor Ministro Rossi, invitado para disertar sobre estos temas, y vimos cuál era la proyección de la que

se estaba hablando. El gran tema era qué hacer con el puerto de Montevideo. ¿Lo hacemos *hub port*, como decía el señor Senador Moreira? ¿Lo hacemos *feeder port*? ¿Cuál es el papel que va a tener y cómo lo completamos con un puerto de aguas profundas? Y el tema comenzaba, entre otras cosas, para ver qué relación tiene todo esto con el transporte multimodal. ¿Cuál es el transporte multimodal? Todos sabemos cuáles son los costos; para un país como el nuestro, el costo fluvial es siempre el más barato. Por eso la Hidrovía sigue siendo un eje principal y diría que hasta prioritario del país, no solo desde el punto de vista de los costos, sino también en lo que refiere a los aspectos políticos y estratégicos frente a la política brasileña o argentina. En segundo lugar, está el costo ferroviario y, en tercer lugar, el terrestre, que es el más alto de todos. El transporte por carretera es muy costoso; tan así es que no le permite a Calnu competir contra Azucarlito, porque cuando a esta empresa le llega el azúcar al Puerto de Paysandú a través de la Hidrovía, no necesita ningún otro tipo de transporte, mientras Calnu sí necesita un transporte adicional, y el costo del flete terrestre la vuelve no competitiva en el ámbito del mercado.

Vale recordar que, en aquel entonces, el Ministro Rossi nos decía que el Gobierno anterior había separado a AFE de todo lo vinculado al mantenimiento de la infraestructura, que se trasladó al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, mientras que el Gobierno actual volvió atrás y reunificó el Ente. También manifestaba que lo que nos podía dar volúmenes para realizar las inversiones imprescindibles que llevaran a que el ferrocarril existiera, era lo que se proyectaba como país, que la Administración tenía claro. También habló del fortalecimiento de una estructura ferroviaria en el país, que permitiría proyectar la estrategia para encontrarnos en Argentina con los chilenos, que están empujando mucho con su trazado ferroviario, y con Brasil, que está desarrollando un ferrocarril interno. En toda América se está desarrollando el tren -en Colombia; en Paraguay, terminando la Transchaco; y en Chile- a través del mejoramiento de sus puertos. Sin dudas, este tema no es ajeno a lo que vamos a definir, porque es el rol que va a jugar el Puerto de Montevideo. Tengamos en cuenta que el transporte fluvial llega solo a Nueva Palmira y no a Montevideo, dado que la barcaza que transporta el producto no puede navegar por el Río de la Plata en virtud del oleaje y sus características especiales. En consecuencia, los únicos dos medios de transporte que tenemos nosotros para conformar la plataforma logística del Puerto de Montevideo son el terrestre o el ferroviario. Precisamente, este último es el que ofrece mayor competitividad, dado que el transporte terrestre tiene una competencia terriblemente dura en el ámbito regional, en particular por la política que lleva adelante Brasil, que subsidia todo el transporte terrestre desde la zona franca de Manaos. Con esas banderas -como ellos dicen- compiten con nosotros en los corredores de exportación que van hacia el océano Atlántico y, por lo tanto, son enemigos o adversarios de lo que consideramos la política de los paralelos, que es la bajada de los productos a través de los ríos con salida en los puertos del Uruguay.

SEÑOR GARGANO.- ¿Me permite una interrupción, señor Senador?

SEÑOR ABREU.- Con mucho gusto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede interrumpir el señor Senador Gargano.

SEÑOR GARGANO.- Señor Presidente: quisiera contribuir con una información que tal vez no se conozca porque no sale en los diarios ni refiere a esas noticias sangrientas que se comentan todos los días en la televisión. Concretamente, voy a señalar algo referido a lo que estaba manifestando el señor Senador Abreu.

En primer lugar, el Poder Ejecutivo no se ha desentendido del tema de los canales que comunican el río Uruguay con el Río de la Plata, sino que ha negociado permanentemente y ha conseguido -luego de durísimas negociaciones con las empresas que controlan los canales argentinos, que no debemos olvidar que fueron privatizadas- que el Gobierno argentino autorizara la prórroga del mantenimiento de los canales de Martín García, que son los que nos van a permitir -y este es otro elemento sobre el que deseo informar- llamar a licitación en tiempo y forma para que en un plazo de tres años tengan la profundidad debida, que permita el ingreso de los barcos de mayor calado. Actualmente, estos no entran cargados por el canal de Martín García, sino que lo hacen casi vacíos, suben hacia la Hidrovía y bajan por Rosario hacia el Sur por el canal del Indio o por el llamado Rosario al mar, pagando peajes muy altos. Existe una gran disputa en torno a un planteo de profundización unilateral del canal Rosario al mar hecho por la República Argentina, a la vez que nuestro país ha propuesto profundizar el canal Martín García para llevarlo a 36 pies en un principio y a 42 pies en el futuro, de forma de estar en igualdad de condiciones, tal como lo establece el Tratado. Pienso que esto es fundamental para volver operativa la famosa Hidrovía, de la cual estoy escuchando hablar desde hace veinticinco años sin que todavía hayamos podido ponerla en funcionamiento con beneficios para el país.

Por otra parte, debemos tener en cuenta que el Gobierno uruguayo está realizando algunas obras importantes en las vías acuáticas, especialmente en el río Uruguay. Por ejemplo, en colaboración con la Argentina a través de la Comisión Administradora del Río Uruguay, ha logrado el balizamiento de todo el río Uruguay hasta la ciudad de Salto, y se piensa completarlo hasta Bella Unión. Supongo que todos saben lo que es el balizamiento. Se trata de colocar las boyas para que se pueda navegar de día o de noche indicando los canales por los que se discurre y demás. Esto no estaba en funcionamiento desde hacía treinta años, ya que la mitad de las boyas no existía y la otra mitad estaba rota y sin reparación.

También deseo hacer mención a una información que recibí de la Comisión Administradora del Río Uruguay en el sentido de que estamos completando el dragado del canal

Almirón, que es el que da acceso al Puerto de Paysandú y a través del cual se podrá llegar con las cargas pesadas -por ejemplo, las de combustible-, por lo menos hasta allí. Hoy en día es necesario llevar la carga en camiones, porque el ANCAP V no puede navegar por el río Uruguay debido a que el canal Almirón no tiene la profundidad necesaria. Esta obra se está realizando a través de un acuerdo entre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, la Comisión Administradora del Río Uruguay y ANCAP, que logró convencer a la Administración Nacional de Puertos de que debía llevarse a cabo. Espero que la misma esté finalizada antes de octubre, entre otras razones en atención a que el Puerto de Paysandú está terminando su modernización.

Creo que es bueno hablar de esto porque constituye un gran logro, sobre todo para los que nacimos allí y vimos trabajar el Puerto de Paysandú durante los primeros quince años de nuestra vida, y después, durante cuarenta lo vimos paralizado, sin que en ese lapso haya podido atracar ningún buque de carga. Se trata de un puerto operativo de enorme magnitud dada la producción que hay en la zona, ya sea de índole hortifrutícola, cerealera o ganadera.

En definitiva, señor Presidente, estas obras son muy importantes y deben conocerse en aras de lo que planteaba el señor Senador Abreu que, naturalmente, no hay nadie que no comparta. El transporte por agua es mucho más beneficioso que el carretero y que el ferroviario, aun cuando este es más barato que el carretero. Al respecto, no hemos encontrado hasta hoy una explicación sobre el motivo por el que se levantaron las vías y se cerraron las estaciones de trenes a partir de 1985. Ahora las estamos haciendo de nuevo.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.-Puede continuar el señor Senador.

SEÑOR ABREU.- Creo que la contribución del señor Senador Gargano ha sido muy útil y queda a cuenta de un intercambio de ideas que realizaremos en su momento, porque en realidad veníamos tratando de conectar todo el tema del transporte y, en particular, el fluvial. Algún día deberemos discutir lo relativo al río Uruguay, entre otras cosas porque todavía no hemos convencido a la República Federativa del Brasil de que el río Uruguay es platense. Esto es parte, también, de una de las dificultades que tenemos en todos estos aspectos, sobre las cuales no es este el momento para discutir, aunque estoy seguro de que si hubiera en juego intereses muy importantes, Brasil habría dicho algo a propósito del bloqueo de los puentes que unen Argentina con Uruguay. El tema tiene importancia, y a pesar de los avances que ha habido, la actitud y las relaciones con el Gobierno argentino no son las mejores y debemos tratar de superarlas haciendo un esfuerzo y planteando una política de vecindad, porque esto está fuertemente vinculado a esas cuestiones.

Evidentemente, señor Presidente, el rol de los puertos y la inversión en ellos, así como en vías navegables, son parte de la política comercial del país. Esto es algo que no podemos olvidar. Y esa política comercial del país tiene que ver, precisamente, con la forma en que desarrollamos nuestra infraestructura y nuestra capacidad de competencia.

Ahora bien, la pregunta que puede surgir es qué tiene que ver todo esto que estamos diciendo con la segunda terminal de contenedores. Sin duda tiene mucho que ver, porque se relaciona con la Ley de Puertos, con la competencia, con el nuevo rol que tiene el puerto y, además, con la nueva visión que se tiene del Puerto de Montevideo y del destino que ha de tener. Algunos piensan que este puerto debe tener un rol mucho más importante y que, inclusive, nombrar o hablar del puerto de aguas profundas quizás no sea tan necesario, tomando distancia en el tiempo, porque perciben que nuestro puerto podría tener un rol *hub*, o sea, un rol de concentrador y no de distribuidor o, por lo menos, de terminal. La verdad es que hoy no reúne las condiciones para ser ese tipo de puerto. Para ello, tenemos que llegar a 44 ó 48 pies, lo que no es poca cosa. Y en realidad es muy difícil que el Puerto de Montevideo llegue a esos niveles, sin perjuicio del dragado que se está haciendo y del esfuerzo que se realiza para modernizarlo. Pero, a su vez, no se trata solo de la profundidad, porque un puerto -hay que recordarlo- es también muelle. Entonces, hay que ver qué muelles están disponibles, de qué manera podemos extender esos servicios y cómo se construye.

Asimismo, debemos pensar en el tema de los accesos al Puerto de Montevideo. Todavía no nos hemos planteado qué haremos con UTE y con ANCAP en la bahía, contaminadores estructurales, si es que se los puede calificar así. Además, tenemos que buscar una complementación de lo que son los servicios logísticos. ¿Con quién estamos compitiendo hoy? Con La Plata. ¿Por qué? Porque La Plata se da cuenta de que el Puerto de Buenos Aires es inviable debido al efecto Coriolis, que lleva la sedimentación gruesa de todo el arrastre del Paraná y determina que se deban gastar entre US$ 60:000.000 y US$ 70:000.000 anuales para su dragado, y cuando va a competir no puede hacerlo con el Puerto de Montevideo, porque sigue existiendo la vieja rivalidad histórica que va de la mano de la geografía y no del nacionalismo.

SEÑOR FERNANDEZ HUIDOBRO.- ¿Me permite una interrupción, señor Senador?

SEÑOR ABREU.- Con mucho gusto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede interrumpir el señor Senador.

SEÑOR FERNANDEZ HUIDOBRO.- Señor Presidente: a modo de aporte a lo que viene señalando el señor Senador Abreu, el emprendimiento de la terminal contenedora en La Plata está siendo llevada a cabo por una empresa que hasta hace muy poco quería construir la segunda terminal de

contenedores aquí. Alguien dijo -si no me equivoco, fue el señor Senador Alfie- que la competencia no es solo dentro del puerto, sino también de carácter regional.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede continuar el señor Senador Abreu.

SEÑOR ABREU.- Señor Presidente: lo que acota el señor Senador Fernández Huidobro es correcto. Si no me equivoco, se trata de una empresa filipina que tenía interés en instalarse aquí, pero finalmente lo hará en La Plata. ¿Cuál es la ventaja? Que tiene una plataforma logística terrestre muchísimo más amplia que la de Montevideo, lo que permite trabajar en 20, 300 ó 400 hectáreas y, desde allí, manejarse sin las limitaciones que tenemos nosotros, entre otras cosas, con lo que vemos todos los días y con el esfuerzo que se hace para tratar de que el acceso norte pueda ser más fácil.

En definitiva, esta es la realidad del Puerto de Montevideo. Si no competimos con una visión concreta, vamos a quedar por el camino.

Evidentemente, Brasil seguirá insistiendo en sus corredores de exportación hacia el Atlántico, Paranaguá, Santos, Río Grande; no le interesa que la República Oriental del Uruguay -o la ex Provincia Cisplatina- pueda tener una prestación de servicios muy activa, como tampoco le interesa a la República Argentina. Entonces, debemos ir buscando el espacio, porque nadie nos lo va a dar; lo tenemos que conseguir.

Con la Ley de Puertos tenemos la posibilidad de inversión, con las ventajas naturales del Puerto de Montevideo e, incluso, de Martín García; teniendo en cuenta lo que dijimos antes acerca del efecto Coriolis, en nuestro puerto el dragado es natural y, por lo tanto, no se necesita invertir tanto dinero. Esto permite tener una determinada competencia. Ahora bien, cabe preguntarse qué hacemos con un puerto que seguramente no será de aguas profundas y cuyo acceso, aunque esté siendo dragado, no puede ir en aumento porque, según se dice, se encuentra saturado. Téngase en cuenta que al decirse que está saturado se habla de las posibilidades de que trabaje en forma complementaria y competitiva en la región.

Sin duda, Montevideo tiene una ventaja especial: está a 42 kilómetros del punto de estrangulamiento del canal este de navegación segura entre la isla de Flores y el Banco Inglés, mientras que el Puerto de Buenos Aires está a 320 kilómetros. Y si buscamos y profundizamos esta competencia del Puerto, empezaremos a ganar una batalla que no se gana en soledad. Esta es otra cuestión en la que quiero insistir. No tenemos posibilidades de instalarnos en la región sin conversar, dialogar y negociar con nuestros vecinos, que sí tienen todas las posibilidades, en la buena y en la mala fe, de trancarnos en el camino.

El señor Senador Gargano hizo referencia al dragado del canal Martín García que, como se sabe, está fijado a 32 pies. Los argentinos, a su vez, llegaron a los 36 pies en el dragado de Rosario al mar, lo que hicieron sin consultar, pasando por alto la decisión de la Comisión Administradora del Río de la Plata. Están dragando del lado del río Uruguay en forma unilateral, para beneficiarse y competir con Fray Bentos. Además, nosotros no podemos llegar a los 36 pies de base de los que se habla, ya que hay técnicos que señalan que hay una diferencia importante. Este es un trabajo que se tiene que hacer todos los días, que se ha hecho y se sigue haciendo.

Pero, además, existe el tema con Río Grande.

SEÑOR FERNANDEZ HUIDOBRO.- ¿Me permite una interrupción, señor Senador?

SEÑOR ABREU.- Con mucho gusto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede interrumpir el señor Senador.

SEÑOR FERNANDEZ HUIDOBRO.- Señor Presidente: he venido siguiendo con mucha atención la intervención del señor Senador Abreu y quisiera agregar algo a modo de complemento.

Ese dragado que Argentina está haciendo en su operación Rosario al mar tiene un efecto automático inevitable -como se comprenderá-, que es la prolongación del canal del Indio frente a Montevideo. Se prolonga delante de nuestros ojos y esa prolongación puede interceptar el canal de entrada al Puerto de Montevideo. Es por eso que vemos las luces en el horizonte cada vez más hacia el este, ya casi frente a Atlántida. Podemos decir que allí tenemos un gran desafío en lo que tiene que ver con el dragado de nuestros accesos a Montevideo, a la mayor profundidad posible y cuanto antes, porque esa interceptación produciría el fenómeno de que los barcos que deban entrar al Puerto de Montevideo tengan que hacer uso de un pequeño tramo de un canal argentino, donde deberán pagar peaje. Recién después podrán entrar a Montevideo. Creemos que, en este tema de los canales, a mediano o largo plazo estaremos ante un problema grave de soberanía y de estrategia.

SEÑOR GARGANO.- Formulo moción para que se prorrogue el tiempo de que dispone el orador.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar la moción presentada.

(Se vota:)

-20 en 21. **Afirmativa.**

Puede continuar el señor Senador Abreu.

SEÑOR ABREU.- Muchas gracias.

SEÑOR GARGANO.- ¿Me permite una interrupción, señor Senador?

SEÑOR ABREU.- Con mucho gusto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede interrumpir el señor Senador.

SEÑOR GARGANO.- Señor Presidente: a propósito de la intervención del señor Senador Fernández Huidobro, creo que es mi obligación informar lo que conozco por la función que desempeñé, que quizás otros no sepan.

Durante la Administración pasada, y no sé si también en la que la antecedió, la Comisión Administradora del Río de la Plata trabajó en un nuevo trazado que Argentina pedía para el canal del Indio. Ese trazado se hizo y, en principio, se firmó de tal manera -pongan atención los señores Senadores en lo que voy a decir- que en el estudio que se realizó -esto fue considerado en la Comisión de Asuntos Internacionales en el período pasado, y creo que alguno de sus miembros ha de estar presente en Sala-, el canal terminaba en el Puerto del Buceo. Realmente, algo insólito. Cuando las autoridades tomaron conciencia de esto -también las argentinas- cambiaron el trazado proyectado para el Canal del Indio, pasando por encima de la zona Alfa, o sea, en la que esperan los buques. Como pasaban por encima de la zona Alfa, unilateralmente trasladaron esta zona hacia el este, violando de esta manera el Convenio que se había firmado en el sentido de que la profundización del canal llegaría solo hasta el fondón de recalado, y la extendieron hasta el lugar en el que naturalmente se da la profundidad necesaria para los buques de gran porte.

Quería hacer la puntualización porque todos estos temas ya los ha planteado este Gobierno a la nueva Comisión Administradora del Río de la Plata, pero lo cierto es que es un hecho prácticamente irreversible, puesto que fue aceptado y firmado por el Gobierno uruguayo; fue así que, en los hechos, quedó como una concesión.

En mi opinión, se debe tener presente lo siguiente: es cierto que nosotros tenemos el beneficio de que la rotación de la Tierra favorece al puerto uruguayo, en tanto no le arroja elementos que deban ser dragados con la intensidad con que tiene que hacerlo el Puerto de Buenos Aires. Esto es correcto. Pero quiero señalar también que actualmente el Canal tiene que ser dragado constantemente, porque la Administración anterior decidió que por cuatro años, estando a once metros, no se movilizaba ni se dragaba más, cosa realmente insólita, porque lo importante que se está planteando ahora, con buen criterio -por supuesto, apoyo esa idea- es profundizar el Canal para que se pueda llegar a los catorce metros, y de esa manera se permita anclar barcos en los muelles que van a tener ese metraje, a un costo muy importante, si no me equivoco de US$ 25:000.000.

Una vez más digo que quería hacer esta puntualización porque hay que conocer la historia. Por mi parte, la conocí un poco a fondo en base a los estudios realizados en la Administración anterior por el ex Presidente de la CARP, Contraalmirante Bello, conocimientos que volcamos a la Comisión de Asuntos Internacionales en aquel entonces, así como a la Presidencia de la CARP cuando ingresó el mencionado jerarca, quien renunció hace poco tiempo por razones personales.

En definitiva, estos temas son muy importantes y tienen que ver con la relación con nuestros vecinos y con la forma en que debemos conducirnos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Continúa en el uso de la palabra el señor Senador Abreu.

SEÑOR ABREU.- He escuchado con mucha atención los aportes del señor Senador Gargano, que quedan a cuenta de los que hagamos en el futuro con relación a este tema y en particular a lo vinculado con las propias visiones que podemos tener, en algunos casos diferentes. De manera que, reitero, he escuchado con mucha atención al señor Senador, que me parece muy bien que ilustre al Senado con su experiencia y de alguna manera nos ayude a todos a arrojar luz a un camino que es de larga data.

Señor Presidente: el tema con Argentina y con Brasil está directamente vinculado con los asuntos portuarios. Cuando en la Comisión comparecieron las empresas, algunas hacían referencia a la competencia que se produce en Buenos Aires y a la instalación de una empresa que no solo es armadora, sino que además complementa su trabajo con distinto nombre, en una terminal del Puerto de Buenos Aires. Aquí es donde surgen las discrepancias y las dudas sobre la eventual consolidación de un monopolio en el ámbito del Puerto de Montevideo, habida cuenta de que el 65% de la factura de la actual terminal lo realiza con una de las empresas que perfectamente podría estar en la competencia, que es la empresa Maersk. Esta empresa, tal como señalaba el señor Senador Moreira, tiene 500 barcos y además una terminal. En este tema es donde comienzan los claroscuros relacionados con cómo administramos una competencia de forma tal que no termine siendo un monopolio para un lado o un monopolio para el otro.

Por otro lado, la gran duda, la gran discrepancia, es por qué tenemos que crear estas condiciones en el ámbito de la ley, cuando ya la Ley de Puertos habilita al Poder Ejecutivo a corregir y dar las garantías suficientes cuando los monopolios de hecho se constituyan aun contra su voluntad.

A mi entender, en estos temas existe una complementación: me refiero a la competencia con La Plata y a lo que señalaba el señor Senador Fernández Huidobro en relación a la estrategia que se proyecta desde la Argentina respecto al Canal, en el sentido de salirse rápidamente de todo lo que pueda ser una coexistencia con el Uruguay, entre otras cosas, por las ventajas que tiene nuestro país. Eso es parte de una relación muy intensa en la CARP y en la CARU; podría decirse que esta última está gozando de buena salud

y a la espera, entre otras cosas, de que alguien pueda restablecer la confianza en la relación entre los dos países. Lo cierto es que estamos en una situación en la que el Puerto va a tener una clara incidencia, pero ello implica también una política comercial.

Acá se hablaba de todas las normas vinculadas con esta situación, porque el destino del Uruguay, de Montevideo, es simplemente el de ser una plataforma logística integrada por La Teja y por el resto del espacio geográfico que constituya un corredor vial periférico y tenga la potencialidad de ser un puerto, por lo menos, de un segundo *hub* en el ámbito de la concertación.

Ahora bien, señor Presidente, hemos conversado y escuchado al Presidente de la Administración Nacional de Puertos, pero lo cierto es que acá no podemos trabajar en forma aislada porque nos ajustamos a normas, como por ejemplo las que regulan la zona franca, los puertos francos, las zonas exclusivas y el manejo de mercaderías, todo incluido en la Ley de Puertos. En verdad, da la sensación de que todo se maneja en forma aislada, ya no hablo de la participación de la Aduana y de cómo se maneja el certificado de origen a nivel de la Aduana y de todo lo que significa un puerto como el de Montevideo. Estos temas los tenemos que ir manejando.

Está circulando por allí un proyecto subterráneo de código aduanero, que ha puesto muy nerviosos a todos los operadores, pues se dice que tiene una norma que perjudica; sin embargo, esto es parte de un gran contexto de política comercial que define al Uruguay no solo en este aspecto, sino también respecto al Puerto de Montevideo, a los efectos de poder reducir costos y ser competitivos, incluso con las normas que facilitan y estimulan al inversor a trabajar. Este es el tema central y la ley, obviamente, contiene serias dificultades.

Comparto la preocupación de los señores Senadores Moreira y Alfie porque, realmente, legislar todos los días con un cambio de opinión no es fácil, y menos cuando se trata de un tema de esta importancia. El Gobierno hoy nos trae un proyecto distinto, modificado, para considerar en el Plenario del Senado, en franca contradicción con lo que nos dijo el Presidente de la Administración Nacional de Puertos hace un tiempo en la Comisión. Quiere decir que existen dudas y revueltas -cuando digo revueltas aludo a nivel interno, que son lógicas- que diría que lo están obligando a legislar sobre la marcha en un tema tan importante, cuando bien podríamos escuchar las cifras aportadas por Montecon u otras empresas, que son muy importantes porque tienen que ver con un canon que se va a fijar por ley por treinta años. No tiene una mínima racionalidad el manejo por vía legal de un canon o de los precios, cuando están sujetos a las variaciones y a las alteraciones del mercado, que en cualquier momento pueden obligar a sacar a cualquiera de los actores y hasta obligar a tener una nueva mayoría legislativa si no existen negociaciones. En otras palabras, no hagamos como Brasil, que estableció en la Constitución una tasa de interés en 1988 y después tuvieron que reformar la Carta para poder modificarla. No podemos darle esa rigidez a las leyes, más allá de todo lo que se pueda establecer.

Aquí el tema principal es la competencia, y esta diferencia entre el TEU y el contenedor no es poca cosa. Hemos pedido que vengan otros actores para que expliquen cuáles son los costos de todo esto y no sabemos por qué no se nos da la oportunidad de contar con una semana, o al menos 24 horas más, para escuchar esta información. Comprendo que se están produciendo negociaciones, pero el tema de la competencia debe estar bien definido.

Uno de los actores es la empresa belga-luxemburguesa, que está atada por un tratado entre Uruguay, Bélgica y Luxemburgo que invoca que el plan maestro es vinculante y que, por tanto, si se abre la competencia hay una responsabilidad del Estado. Muy bien; si ese es el caso, no habrá ningún problema, asumiremos los riesgos y nos defenderemos. Sin embargo, lo que no puede suceder es que frente a una amenaza se plantee determinada visión, y que luego de eso se cambie de opinión dos o tres veces en el transcurso de la discusión del proyecto de ley. Puedo imaginar la alegría que deben haber sentido los belgas cuando el señor Presidente de la Administración Nacional de Puertos dijo que podían competir y la tristeza que sintieron a los diez días cuando expresó que no iban a poder hacerlo. Digo esto, más allá de que no tengo ningún interés en defender a una empresa u otra, porque aquí lo que sirve realmente es que haya competencia, dado que eso es una ganancia para el país. Considero que el tema no es tanto lo que percibe la Administración Nacional de Puertos, sino que el Uruguay, como plaza logística, genere empleo y se transforme en un país viable -en el buen sentido de la palabra- en el ámbito regional. Esta es una experiencia de primer nivel, y si nos demoramos nos puede suceder lo que ocurrió con los filipinos. Si estos y los otros se van para allá y se instalan en el Puerto de La Plata, el Puerto de Montevideo podrá ser eficiente para algunas cosas, pero será de segundo nivel en lo que tiene que ver con la competencia en el ámbito regional.

Aclaro que ya no estoy hablando de Río Grande y demás, porque son temas de cierta profundidad. Por estas razones, preferiría que el tema de la competencia se manejara dentro del marco de la Ley de Puertos, porque eso le permite al Poder Ejecutivo limitar y garantizar determinados aspectos de la misma. Por otro lado, las cifras que se están manejando y los US$ 93:000.000 de más que aporta la empresa, habría que tratarlas con un poco más de profundidad.

A su vez, no tenemos idea de cuál será la ubicación de esta nueva terminal; nadie lo sabe. Para la anterior, por lo menos, se hizo una subasta de acciones con un activo fijo integrado a la empresa. Si bien no se conocía la ubicación, se tenían datos sobre cómo estaba orientado. En consecuencia, el proyecto de ley establece lo que no debería, y está ausente en temas que sí tendría que regular.

De alguna manera, compartimos los criterios generales, pero los particulares terminan siendo el refrito de negociaciones, muy legítimas, pero que quitan una gran racionalidad al llamado o a la forma en que se va a encarar este tema, máxime cuando se deja para la próxima Administración y se le establece un plazo, de marzo a junio, como si fuéramos sajones en el ritmo de nuestra decisiones. Obviamente, la próxima Administración va a tener que apurarse, porque ya el Presidente de la Administración Nacional de Puertos, cuando vino al Parlamento, dijo que estábamos atrasados, que habíamos perdido el tren y mencionó el año 2014. Ante esto, destaco que el ritmo a seguir no solamente se aplica al Puerto porque, ¿qué sucede con el ferrocarril? Con respecto a este último, aprobamos una ley y se iba a conformar una sociedad anónima, pero resulta que todavía siguen existiendo problemas internos y solamente se hacen algunas inversiones.

No estamos aquí para hablar de las cosas que todos sabemos, aunque quizás solo conocemos un tercio de lo que realmente sucede. Lo que se ve de afuera es que las corporaciones pueden más que las políticas; AFE está pudiendo más que el Ministerio. En esta pulseada sucede lo mismo que con UTE y ANCAP respecto a la energía. Si el Uruguay sigue gobernado por las corporaciones, vamos a tener una nueva expresión de clientelismo político, en el que en lugar de tener representación vamos a tener participación falseada por intereses involucrados. Este es un tema serio, precisamente porque hace a la conexión. Si observamos el tramo ferroviario de la región, veremos que parece que se jugara al rango: ni siquiera tenemos la misma trocha, porque sube por Uruguay y pasa por arriba. Esto lo pudimos ver en el Senado cuando el señor Senador Larrañaga pidió pasar algunas imágenes. Por ejemplo, el ramal ferroviario Rivera - La Paloma - Montevideo, que tiene que estar vinculado con la empresa Botnia, no está construido. Ni siquiera estamos tratando de rescatar un puerto que se está haciendo en La Charqueada, que estaría conectado con el Canal San Conrado y saldría por San Pablo. Lo cierto es que tendríamos que lograr que este puerto bajara para que el Uruguay pudiera rescatar su condición de país bisagra y esto no se nos escape hacia las costas del Atlántico por la vía de los intereses brasileños, que lógicamente responden a la otra teoría, es decir, a la antagónica de los paralelos.

Considero que estos temas están en el fondo de la discusión y que no se arreglan con una ley que plantea aspectos absolutamente inmanejables. Tenemos la sensación de que debemos impulsar esto y de que la política de transporte, la comercial y la visión de política externa van de la mano.

Corriendo el riesgo de que el señor Senador Gargano me vuelva a pedir una interrupción, quiero decir que este es un tema de política exterior y me pregunto si creemos que es posible pensar en un puerto de aguas profundas sin hablar antes con nuestros vecinos. ¿Creemos que somos capaces de construir un puerto de aguas profundas sin la consulta permanente o la autorización de nuestra nueva vecindad? ¿Con quién lo vamos a hacer? ¿Con Argentina o con Brasil? Hay que tener en cuenta que si esto se instalara en el Uruguay, estaríamos hablando de una inversión importantísima, que desplazaría los intereses estratégicos de Argentina y Brasil, repitiéndose otra vez aquello de los roles predeterminados, que establece que nuestro país no puede tener un rol que no sea el que estos dos países han fijado como parte de su estrategia previa. En mi opinión, ya deberíamos haber comenzado a conversar sobre esto. En la actualidad existe una Comisión bilateral con Brasil, en la que deberíamos estar profundizando sobre estos temas y planteando nuestros comentarios. También hay una Comisión con Argentina, y aunque es cierto que no tenemos buenas relaciones, para esto necesitamos profesionalidad e intentar recomponerlas todos los días. Me parece que no podemos decir que vamos a gestionar y cometer a los Servicios Hidrográficos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas la construcción de un puerto de aguas profundas, si no nos damos cuenta de que esto pasa por una estrategia y una visión de política exterior que va más allá de una administración.

Más que dejar una constancia de nuestra oposición a algunos artículos, quería simplemente insistir en el tema del país bisagra o país Gibraltar, así como en el concepto de que aquello que no hagamos por nosotros mismos no lo lograremos por acumulación por sublemas de ninguna naturaleza con nuestros vecinos, porque las simpatías que nos mostraron o nos muestran, cada vez que aparece el interés quedan por el camino o en el Río de la Plata.

SEÑOR ANTIA.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR ANTIA.- Señor Presidente: en el año 2008, en régimen de Comisión General, nuestro Partido planteó una discusión en el Senado de la República por la política de puertos. En ese momento, todos los señores Senadores de nuestro Partidos defendieron, por supuesto, la importancia de que el Puerto de Montevideo tuviera un papel competitivo en la región y la relevancia de que existiera una segunda, y quizás también una tercera terminal de contenedores. Además, planteamos la necesidad de que a futuro se determinara al Puerto de La Paloma como un puerto de aguas profundas, marcando así una línea de trabajo en lo que tiene que ver con la política de puertos. En esa instancia también se habló de los puertos en el Río Uruguay y de los puertos de cruceros. Respecto a este tema, nuestro Partido ha tenido una postura muy clara, ya que hemos sido los precursores de la Ley de Puertos que tanto bien le hizo al país. Por suerte, este Partido de Gobierno que en aquella instancia votó en contra de la Ley de Puertos y puso palos en la rueda en ocasión de la subasta, hoy, ante el pragmatismo que implica la circunstancia de ser Gobierno, ha variado de posición y se ha despachado, coincidiendo con nosotros, con una terminal, ya no 80% privada y 20% del Estado -como fue el caso de la Terminal Cuenca del Plata, subastada en el año 2001-, sino 100% privada, con lo que nos quedamos muy

contentos. Hemos escuchado al señor Senador Abreu, protagonista en aquella discusión política, hacer comentarios con respecto a las agresiones recibidas desde la barra por parte de diversos actores del puerto y hoy vemos que las cosas han cambiado. ¡Bienvenida sea esta nueva instancia!, inclusive para el propio país, porque creo que es un avance muy importante; los uruguayos y los partidos están cambiando, por lo que vamos a tener un mejor destino. Realmente nos quedamos contentos con esto.

Sin embargo, el Partido de Gobierno planteó en la Comisión un proyecto de ley con el que nunca estuvimos de acuerdo, porque entendemos que la propia Ley de Puertos habilitaba a tomar la decisión, y cuando a un Gobierno le dan esta posibilidad la tiene que ejercer, no la puede ceder. Hay que ejercer la decisión; se debieron haber tomado las medidas para actuar, no perder tiempo, ir hacia delante para ir resolviendo los temas.

Mediante un planteo del Gobierno se nos invitó a participar de la discusión de un proyecto de ley y nosotros dimos crédito a esa actitud de integrarnos a una política de Estado en el tema puertos; creímos en la voluntad del Gobierno de darnos espacio en ese sentido. Sin embargo, resultó todo lo contrario. De verdad me he sentido defraudado por el proceso de discusión de este proyecto de ley, porque si bien durante el año pasado recibimos a todos los interesados, en momentos en que uno de los principales actores discutía con el Gobierno a través de los medios de prensa respecto a si era conveniente o no el tema de la ley y si el país podría ser pasible de un juicio internacional por violación de un tratado debido a esta nueva terminal de contenedores, vimos que el Gobierno fue cambiando de posición sobre la marcha en un sentido que no nos gustó. El propio Gobierno también empezó a discutir públicamente, ante la cercanía del momento electoral, y vimos en los noticieros de televisión que un candidato a Presidente por el Partido de Gobierno ponía este tema en discusión, e irónicamente hacía referencia a otro candidato de su propio Partido que había tomado una posición contraria. Aquí coincido con un editorial escrito por el señor Senador Fernández Huidobro, donde se dice que desgraciadamente el tema pasó a ser parte del área electoral.

El Gobierno podía haber tomado la decisión de ir para adelante porque podía hacerlo y en aquel momento no necesitaba de una ley. Más allá de buscar la discusión sobre este proyecto de ley, creo que hubo un error de manejo por parte del Poder Ejecutivo y quiero aprovechar esta oportunidad para resaltarlo. Cuando una de las empresas involucradas -nada menos que la que maneja el 60% o más de la actividad del Puerto de Montevideo- se enfrentaba con el Gobierno y discutía, escuchábamos al Presidente de la Administración Nacional de Puertos decir que no existía diálogo. Pensé que eso se debía a un capricho o dificultades de relacionamiento, pero el país no podía caer preso de esa situación entre el gerente de una empresa y el Presidente de la Administración Nacional de Puertos.

(Ocupa la Presidencia el señor Senador Carlos Moreira)

-Mi preocupación se incrementó cuando en las etapas finales de la discusión del proyecto de ley, la otra empresa, la que maneja el 30% restante de la actividad del puerto -quedando involucrados todos quienes tienen que ver con el puerto-, también manifiesta que no ha tenido el diálogo suficiente con este Gobierno en las tan trascendentes decisiones que se van a tomar. Por lo tanto hubo cambios de posición.

El otro día me sorprendí al consultar a los miembros de la empresa Montecon, porque ellos dicen que el proyecto de iniciativa privada que presentaron hace dos años y medio recién fue contestado en marzo de este año, en forma negativa. Hemos podido comprobar que no hubo diálogo con ninguna de las empresas y creo que también hubo medidas equivocadas por parte de un Gobierno que tiene que saber cómo funciona el tema de las relaciones entre empresas; por mejores intenciones que tenga, no puede intervenir hablando con terceras empresas que manejan el comercio y el mercado mundial, sabiendo que eso afecta directamente a aquellas que actualmente trabajan en el puerto. Eso no está bien, porque si se alienta a una empresa a presentarse a una licitación y resulta que es base principal de la existencia de la actual concesión, se puede perjudicar enormemente algo que está funcionando bien. Entonces, no se actuó con responsabilidad a la hora de manejar el tema del puerto.

Nosotros creemos en la libre competencia y nos parece necesaria, pero sabemos -y así lo señalaron los señores Senadores Fernández Huidobro y Abreu- que no se da solo dentro del puerto sino en la región, por la carga de esta. En esa competencia influyen intereses inmensos, y no podemos perder pie. Por eso estamos de acuerdo en que haya una segunda terminal. El Partido Nacional coincide en cuanto a la existencia de esta segunda terminal, con la competencia a nivel de puerto, y básicamente está de acuerdo con esa línea principal, con la idea madre, pero no con el procedimiento que ha llevado adelante el Gobierno, que buscó que nuestro Partido lo acompañara para no quedar en falsa escuadra en esta instancia del proyecto de ley. Esta es la sensación que tengo. Hemos visto los cambios y no nos da confianza esa actitud de la Presidencia del Puerto y del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que tantas veces han cambiado de posición en el proceso de discusión de esta iniciativa.

Hay un proyecto de ley enviado por el Poder Ejecutivo, uno propuesto en Comisión, otro con modificaciones planteadas en Comisión, hay una última versión del 11 de mayo que me hicieron llegar a través de una fotocopia que dice: "hora 15 y 30" -y no es mi letra sino la de un Senador del Gobierno-, y hay una nueva versión del 13 de mayo -o del 12 de tardecita- modificada. Se ha tratado de cambios sobre el cambio; hubo marchas y contramarchas, y hemos visto contradicciones gruesas en la posición del propio Presidente del Puerto, que un día vino a fundamentar la importancia de la inclusión para que no hubiera un juicio al Estado -que dudamos que tenga validez- y luego habló de que el Uruguay tuviera una posición más fuerte a la hora de un

posible juicio internacional. El Presidente de la Administración Nacional de Puertos dijo que había que incluir la posibilidad de que uno de los operadores de la actual Terminal Cuenca del Plata pueda participar; lo fundamentó, lo defendió y dijo que era la posición del Gobierno, ya que había sido consultado el Ministro de Relaciones Exteriores y la Sala de Abogados, lo que fortalecía su postura. Sin embargo, a la sesión siguiente manifestó todo lo contrario. El Partido de Gobierno cambió su posición, no sabemos lo que opina el Presidente del Puerto, pero lo cierto es que aparece un nuevo proyecto de ley donde se elimina la posibilidad tan defendida. Se trata de un cambio drástico y nos piden que votemos una ley excluyendo gente. Por una ley no podemos hacer eso; este es un tema en el que el Gobierno debía haber asumido la responsabilidad de que los pliegos de condiciones garantizaran la libre competencia en el Puerto. Quiere decir que el Poder Ejecutivo debía haber asumido la responsabilidad del armado de la licitación y que esta no fuera, precisamente, producto de una ley. Para esto debía tener "atados" a los demás Partidos a esta idea. O sea que no podía utilizar una ley; ¿por qué improvisar otro camino?

Asimismo, hay otras contradicciones por parte del propio Presidente de la Administración Nacional de Puertos. En la misma sesión de la Comisión en la que propone dar participación a otros actores y que habla de la necesidad de una ley para que haya una mejor competencia, también sugiere algo que nosotros se lo "bochamos en el aire" y que, por suerte, no ha sido recogido en este proyecto de ley. Me refiero a que propuso que el plazo de contrato de gestión pueda ser renovado y extendido por resolución del Poder Ejecutivo, a iniciativa de la Administración Nacional de Puertos, como si ello fuera tan sencillo. Aquí hay una contradicción en el propio Gobierno, ya que por un lado, por ley, se habla de treinta años y, por otro, se deja a la Administración Nacional de Puertos que resuelva lo que quiera. Eso nos da falta de garantías; no lo vemos bien.

Además, ¿cómo cierra esto? No cierra; aunque aparentemente viene cerrando porque, en horas de la tarde del día de ayer, se entregó ese "proyecto del día 12", que hoy 13 aparece en la Mesa de los señores Senadores. Entonces, reitero, ¿cómo cierra esto? Cierra de apuro, después de una discusión mediática entre sectores del Partido de Gobierno -esto lo vi por televisión-, con una votación para laudar el asunto sin la presencia de aquellos Partidos que fuimos invitados a participar en esta discusión que, en teoría, es de Estado. Estamos hablando de que esta debería ser una política de Estado en cuanto al tema puertos, que será estratégico por los próximos veinte, treinta o cincuenta años, ya que tiene que ver con nuestra propia existencia y nuestros orígenes como Nación.

Entonces, surge una sesión que duró, de principio a fin, diecisiete minutos, donde se puede leer, repetidamente, "Se lee" y "Que se vote", todo esto sin la presencia del Partido Nacional ni del Partido Colorado, siendo que habíamos acordado que esa convocatoria no debería existir porque habíamos solicitado una reunión de Bancada. ¿Cuál fue el apuro? No sé; había que laudar el tema.

Por otra parte, hemos visto en este Parlamento -en lo personal, no tenía ninguna experiencia parlamentaria- este mismo procedimiento en ocasión del tratamiento de la ley sindical, de la de reformas tributaria y de la salud y, en definitiva, en tantas otras iniciativas en las que vimos que los temas se laudaban dentro del Frente Amplio, no importando nada la opinión de los demás Partidos, salvo para corregir algún detalle. No es así que queremos participar de las cosas de nuestro país; reclamamos respeto cuando ponemos la voluntad de estar y de ayudar. En ese aspecto, no nos sentimos respetados por el Partido de Gobierno. De esa manera, de a poco, nos fuimos poniendo en contra de esta iniciativa.

Además, en el final -y para cerrar un proceso que consideramos que no fue bueno para el Uruguay-, en el propio proyecto de ley, aparecen observaciones que tienen que ver con las posibilidades mismas del país como destino de puerto; estoy hablando de la posibilidad de competencia en la región, porque se incluye como algo fantástico o garantista que el Estado cobre más y se asegure lo que va a cobrar. Así, aparece un canon fijo y uno variable que se incluyen en un proyecto de ley en el que no deberían haber estado -este es un tema para la reglamentación-, lo que hace que nuestro Puerto pierda pie en la competencia regional.

Hoy esta iniciativa se votará en el Senado, pero no debería salir del Parlamento Nacional, porque nosotros no deberíamos aprobar un proyecto de ley que seguramente llevará al Puerto de Montevideo a perder pie y a quedar fuera de la competencia en los próximos años. Tampoco podríamos establecer por ley y en dólares un canon de estas características, que es sensiblemente más caro que los valores que hoy se están manejando en el puerto en cuanto a los contenedores; estamos hablando de un valor que es US$ 8 más caro.

Por otra parte, ¿cómo se construye un precio? Un precio es producto de lo que cuesta la inversión física y operativa, de los intereses y de los cánones que hay que pagar. Quiere decir que el precio se construye teniendo en cuenta toda esa serie de componentes y en este proyecto de ley nadie sabe cuál va a ser el precio de arranque de la inversión; puede ser cincuenta, cien o doscientos. Este aspecto tiene que ver con el precio y después, por supuesto, con el futuro canon, así como también con los ingresos, los egresos y las posibilidades de las distintas empresas.

¿Con esto no estamos condenando al Puerto de Montevideo? En lo personal, pienso que sí, que lo condenamos al fracaso y a perder competencia en la región. Creo que incluir esto es un error del Gobierno, producto de una transacción interna, ya que ese aspecto no estaba en el proyecto de ley original. Considero que era mejor no tener nada, no haber establecido cánones, sino dejar ese detalle para instancias posteriores.

En fin, ese es otro de los errores que veo en este

proyecto de ley y que nos lleva a votarlo en forma negativa, más allá de que vamos a votar afirmativamente los artículos 1º y 2º, que contienen aspectos programáticos, por motivos que ya fundamentamos.

Entonces, coincidiendo con lo manifestado por los señores Senadores Moreira y Abreu, integrantes de nuestro Partido, pensamos que esta era una ocasión en la que se podía haber elaborado algo bueno para el país en función de una idea de Estado, pero, sin embargo, nos quedamos con muchas dudas; hubo muchas suspicacias y muchos puntos oscuros. Por lo menos, nos queda la alegría de haber constatado que se empezó a tener cierto grado de sensatez en el Partido de Gobierno, que antes votaba todo en contra y que ahora está reconociendo que los blancos, votando a favor en aquellas instancias, estábamos transitando por un buen camino.

SEÑORA XAVIER.- ¿Me permite una interrupción, señor Senador?

SEÑOR ANTIA.- Con mucho gusto.

SEÑOR PRESIDENTE (Dr. Carlos Moreira).- Puede interrumpir la señora Senadora Xavier.

SEÑORA XAVIER.- Señor Presidente: he solicitado una interrupción al señor Senador Antía porque me parece muy grave la afirmación que ha hecho. Aclaro que no integro la Comisión correspondiente, pero considero que el hecho de que quede constancia en la versión taquigráfica de una afirmación por la cual se dice que poco menos "se lo lleva puesto al Partido de la oposición" es, reitero, grave. Estamos hablando de un debate de larguísimo aliento donde, efectivamente, se votó en una sesión en la que, aparentemente, hubo una confusión -en lo personal, yo también podría dudar de esa confusión- y no estaban presentes integrantes de otros Partidos. Allí se votó ad referéndum -y pido al señor Senador Antía que me escuche y se retracte- de las sesiones que, posteriormente, se realizaron y en las que nuevamente se procedió a votar y se confirmó la posición que hoy, en el Plenario, plantea legítimamente el Partido Nacional. Ya que el señor Senador Antía se preocupa tanto por las discrepancias del oficialismo, no me parece muy coherente que el resto de su Bancada haya dicho que el proceso de discusión de este proyecto de ley haya planteado amplios diálogos entre el Ministerio, la Administración Nacional de Puertos y todo el sistema político, cuantas veces se quiso y fue necesario, y que hoy se venga a decir que, de alguna manera, esto se votó entre gallos y media noche, porque no condice con la realidad.

Entonces, reitero, pido al señor Senador Antía que se retracte y que no falte a la verdad: esto se discutió y estuvo ad referéndum de la participación del resto de los integrantes de la Comisión. Por tanto, no puede constar en la versión taquigráfica, en relación con el proceso de debate de este tema, una sombra de esa naturaleza. Repito que, en más de una oportunidad, se ha dicho por parte de los integrantes de la Bancada del Partido Nacional, que existen suspicacias. Entonces, pienso que deberían plantearse, en concreto, cuáles son las situaciones que generan esas suspicacias. Creo que no es así que se construye en un tema en el que hemos coincidido que, desde el punto de vista estratégico, es muy importante, por lo que es legítimo que tengamos diferencias en cuanto a la instrumentación de un marco legal. No obstante, desde el principio estuvo claro que el sistema político estaba de acuerdo con que, precisamente, se confeccionara un marco legal porque, sin duda, el preexistente habilitaba seguir adelante en la profundización de este puerto y de otras alternativas.

Nada más. Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE (Dr. Carlos Moreira).- Puede continuar el señor Senador Antía.

SEÑOR ANTIA.-Señor Presidente: lamento decepcionar a la señora Senadora Xavier, pero no me voy a retractar porque integro la Comisión.

SEÑORA XAVIER.- Es su responsabilidad, señor Senador.

SEÑOR ANTIA.-Es mi responsabilidad.

Como decía, integro la Comisión y quiero aclarar que hubo varias reuniones para recibir delegaciones, pero solamente se concretó una para discutir el tema. En una de ellas, donde se dijo: "Se empieza a votar", me opuse porque consideré que, en la primera sesión de discusión, no podíamos empezar a votar. Entonces, como dije, hubo una sola reunión de discusión y en la siguiente se acordó que mi Partido tenía que tomar una posición; lo acordé personalmente en nombre de mi Partido, y mi coordinador de Bancada, el señor Senador Abreu, no me deja mentir. Pero al nosotros no haber podido realizar una reunión de Bancada, no podíamos participar de la sesión. Sin embargo, su Partido igual convocó a sesión y votó, a lo que no se había comprometido, y sí se había comprometido a lo contrario. De manera que una cosa son las versiones de prensa y otra la realidad. Es cierto que hubo amplia participación de las personas interesadas en venir a declarar, pero cuando el Partido de Gobierno laudó su interna, el proyecto de ley se votó.

SEÑOR GALLINAL.- ¿Me permite una interrupción, señor Senador?

SEÑOR ANTIA.- Con mucho gusto.

SEÑOR VAILLANT.- Pido la palabra para una aclaración.

SEÑOR PRESIDENTE (Dr. Carlos Moreira).- Puede interrumpir el Miembro Informante, señor Senador Vaillant, y luego se le concede la interrupción al señor Senador Gallinal.

SEÑOR VAILLANT.- Señor Presidente: es cierto que el tema se debatió durante muchísimo tiempo, y también es cierto que ese debate tan extenso tuvo que ver con dudas que existían dentro de la Bancada de Gobierno, con respuestas a esas dudas que la propia Bancada de Gobierno dio y con propuestas que, como consecuencia, hicimos. No hubo un avasallamiento, porque los primeros que tuvimos dudas fuimos nosotros. Luego de recibir absolutamente a todas las delegaciones y a todas las empresas que solicitaron audiencia a la Comisión y después de aclarar distintas dudas, el Frente Amplio manifestó que estaba en condiciones de votar el proyecto de ley. El Partido Nacional comunicó que no estaba en condiciones de votar, al igual que lo hizo el Partido Colorado. Sin perjuicio de ello, acordamos discutir sobre el articulado -que fue lo que hicimos- para ir viendo las diferencias que podían existir entre las distintas Bancadas que integramos la Comisión. O sea que discutimos artículo por artículo, pero sin ponerlos a votación porque el Partido Nacional no estaba en condiciones de votar. Después de esta instancia hubo varias reuniones más en las que el Partido Nacional -naturalmente, con todo derecho- pidió que no se pusiera a votación el proyecto de ley porque aún no tenía posición de Bancada. Eso sucedió unas tres veces, y el día anterior a la última sesión a la que hizo referencia el señor Senador Antía, el Partido Nacional se iba a reunir para fijar posición de Bancada. Se había acordado que si el Partido Nacional necesitaba una semana más para pronunciarse, solo tenía que comunicarlo y se le iba a otorgar. Pero el Partido Nacional no estuvo presente en esa sesión y, por lo tanto, no hubo ningún pedido de postergación. Esa sesión había sido convocada para votar el proyecto de ley, y fue lo que se hizo, sin la presencia de los otros dos Partidos; no obstante, tuvimos la precaución de dejar sentado en la versión taquigráfica que no se iba a elevar el proyecto al Plenario hasta después de la sesión siguiente, para dar la oportunidad al Partido Nacional -si es que lo estimaba necesario- de pedir la reconsideración, a lo que estábamos dispuestos, ya fuera para votar a favor, en contra, o para proponer modificaciones, que en ninguna instancia de trabajo en Comisión ni en el Plenario se ha hecho. No se ha realizado ninguna propuesta para mejorar ese proyecto que se dice compartir en su filosofía y en sus objetivos.

Efectivamente, en la última reunión a la que concurrió el Partido Nacional le planteamos la posibilidad -y ello consta en la versión taquigráfica- de que pidiera la reconsideración del proyecto para poder analizar nuevamente el articulado. El Partido Nacional dijo que no iba a pedir una reconsideración porque su Bancada todavía no había tomado una posición, lo que naturalmente respetamos, pero todo tiene un límite. No puede votar a favor ni en contra ni tiene otra propuesta alternativa para realizar; entonces el Partido de Gobierno, finalmente, resuelve elevar el proyecto al Plenario. Quiero aclarar que todas las instancias fueron comunicadas a los integrantes del Partido Nacional y del Partido Colorado que integran la Comisión.

Me parecía importante efectuar esta puntualización porque no es un tema menor el relativo a los procedimientos de trabajo.

SEÑOR PRESIDENTE (Dr. Carlos Moreira).- Puede interrumpir el señor Senador Gallinal.

SEÑOR GALLINAL.- Si hay algo innegable a esta altura de los acontecimientos que tuvieron lugar en los últimos meses, es que existen diferencias muy importantes entre los integrantes del Partido de Gobierno con respecto a cómo encarar el tema de la segunda terminal de contenedores, diferencias que además se hicieron públicas mediante la prensa, pero que son legítimas ya que no tienen por qué tener una posición única sobre el asunto. En todo caso, la posición surgirá, o ha surgido, luego de largas negociaciones y transacciones que les permitieron decir que estaban de acuerdo como para que el Senado considerara este proyecto de ley. En definitiva, esto me parece innegable, como tan innegable me parece que el Frente Amplio discrepa consigo mismo. Digo esto porque no olvidemos que cuando nosotros impulsamos una licitación pública de carácter internacional, para dar fuerza y transparencia a este negocio, mediante la modalidad de la subasta, llovieron las críticas desde la Bancada de Gobierno. Ayer leí en las versiones taquigráficas todo lo que dijo el Frente Amplio en contra de la subasta y, sinceramente, no encuentro una explicación para que ahora decida recorrer exactamente el mismo camino, salvo que diga -en ese caso sí debería retractarse- que se equivocó, que cometió un error garrafal y que atentó contra los intereses del país cuando dijo lo que dijo e hizo lo que hizo contra aquella modalidad que terminó siendo sumamente exitosa, a tal punto que ahora la quiere calcar y aplicar. Así que, si vamos a hablar de suspicacias, ahí hay una. Pero, en definitiva, hay que darle otra interpretación: o se equivocaron y cuando eran oposición hicieron las cosas mal, o la otra posibilidad -que a esta altura ya la tomo como parte de una manera de ser- es pensar que dicen una cosa cuando integran la oposición y otra muy distinta cuando están en el Gobierno. Esa es una realidad. Pero, por suerte, reaccionan de esta manera, porque le viene bien al país que cambien algunas posiciones que tuvieron durante años cuando se dan cuenta de que la realidad obliga a buscar determinadas soluciones.

Me parece que hay un elemento que no puede estar ajeno a este tema, y es el hecho de que la discusión la introduce el Gobierno cuando decide propiciar una ley para esto. Este es el reproche más importante que tengo para hacer al Gobierno actual. Gobernar es decidir, actuar, tomar decisiones en los tiempos oportunos. El Gobierno no necesita una ley para hacer un llamado a licitación pública internacional mediante la modalidad de subasta para la construcción de una segunda terminal de contenedores; no la necesita. Nosotros ingresamos en el análisis del tema para ver la posibilidad de aprobar una ley en virtud de que se dijo que necesitábamos una ley, porque era la manera de blindar jurídicamente la situación y ponernos a salvo de eventuales acciones judiciales que el actual concesionario pudiera promover a futuro contra el Estado como consecuencia de la interpretación -que no es compartida por nosotros- de

que desde el Plan Maestro surgiría que no puede haber más de una terminal de contenedores. En función de ese razonamiento, consideramos que de repente podía ser necesaria esa ley y estuvimos dispuestos a acompañarla, ya que si una ley puede ayudar a blindar al Estado uruguayo, defenderlo y ponerlo a salvo de eventuales acciones judiciales, bienvenida sea. Entonces, estábamos dispuestos a otorgar nuestro voto para aprobarla y de esa manera preservar el patrimonio del Estado uruguayo, defendiéndolo de una eventual acción judicial. Luego viene la iniciativa.

(Suena el timbre indicador de tiempo)

-Solicito al señor Senador Antía una segunda interrupción.

SEÑOR ANTIA.- Con mucho gusto.

SEÑOR PRESIDENTE (Dr. Carlos Moreira).- Previamente se tiene que solicitar que se prorrogue el tiempo de que dispone el señor Senador Antía.

SEÑOR VAILLANT.- Propongo que se prorrogue el tiempo de que dispone el orador y, además, quiero solicitar que se prorrogue la hora de finalización de la sesión ordinaria del día de hoy.

SEÑOR PRESIDENTE (Dr. Carlos Moreira).- Se va a votar si se prorroga el tiempo de que dispone el señor Senador Antía.

(Se vota:)

-21 en 22. **Afirmativa.**

Se va a votar si se prorroga el término de la sesión ordinaria del día de hoy.

(Se vota:)

-21 en 22. **Afirmativa.**

Puede continuar el señor Senador Antía.

SEÑOR ANTIA.- Concedo la interrupción al señor Senador Gallinal.

SEÑOR GALLINAL.- Como venía señalando, el tema de la discusión parlamentaria en lo que tiene que ver con la aprobación de una ley lo introduce la Bancada de Gobierno, cuando nos dice: "Necesitamos una ley para blindar esta situación jurídica y poner al Estado a salvo o darle más argumentos". Nosotros accedimos a discutir el tema, pero se cayó la estantería cuando la propia Bancada de Gobierno expresó: "Vamos a aprobar una ley, pero además vamos a incluir un artículo que diga que el actual concesionario no puede participar en la subasta". Por lo tanto, en vez de blindar la situación, se abría un flanco mucho más débil. De esa manera, se aprobaba una ley para facilitar la implementación de un llamado a licitación para la concesión de una segunda terminal, pero en ella se establecía con nombre y apellido el impedimento para que el actual concesionario pudiera participar en la subasta. Así, desaparecía el blindaje, y por eso, con todo derecho, preguntamos cuál es el alcance de la ley, cuáles son los propósitos que persigue el Gobierno ante una situación de estas características. Además, la propia Ley de Puertos original da las facultades al Poder Ejecutivo, al Gobierno, para controlar y cuidar que no se produzcan determinadas situaciones que puedan llevar a que se termine en un monopolio. Ahí surge otro cuestionamiento que nos lleva nuevamente -por lo menos en lo personal- a la situación original. Creo que el Gobierno debió gobernar, actuar y resolver, porque el tiempo pasa, y ahora terminamos en un proyecto de ley que aplaza para el año que viene la configuración de la subasta, con todos los retrasos y perjuicios que esta situación eventualmente puede ocasionar.

SEÑOR PRESIDENTE (Dr. Carlos Moreira).- Puede continuar el señor Senador Antía.

SEÑOR ANTIA.- Agradezco al señor Presidente, pero ya he finalizado mi exposición.

SEÑOR FERNANDEZ HUIDOBRO.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Dr. Carlos Moreira).- Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR FERNANDEZ HUIDOBRO.- Señor Presidente: creo que el Poder Ejecutivo eligió el camino de la ley, no por las razones señaladas por el señor Senador preopinante, sino porque una segunda terminal involucraba la discusión que llevó adelante este Senado al comienzo de la sesión -no ahora cuando precisamente bajó bastante el nivel del debate-, en el sentido de que no estamos solo ante una segunda terminal de contenedores especializada, sino ante el problema de una estrategia portuaria, un proyecto de país, algo que va a tener efectos durante muchos años y que, cuanto más consenso, apoyo y debate recibiera, mejor sería.

En lo personal, aprendí que el mecanismo de la subasta en lo que tiene que ver con la terminal de contenedores dio resultado, porque lo que pasó antes con respecto a ese tema fue que aparecieron cintas presentadas por el señor Juan Andrés Ramírez con coimas con relación a la terminal de contenedores. Además, se hizo fracasar distintas licitaciones, demostrando que el tema de las licitaciones despertaba una gran urticaria, grandes problemas, y todas terminaban siendo impugnadas, contraimpugnadas o enchastradas de distinta manera, de modo que esto nunca podía seguir adelante.

Este es un asunto muy sensible. Tal como aquí se ha dicho, se despiertan muchos y poderosos intereses, tanto nacionales como regionales y mundiales, en torno a esta materia, y ahí radica su importancia. La subasta fue una

cuestión salomónica, diría, para terminar de una vez por todas con varios "bandidajes" que impedían llevar esto adelante. La primera vez que el Poder Ejecutivo se acercó a nuestra Bancada, personalmente le aconsejé -quizás cometí un error porque me hice blanco, pero si es eso y hay que decirlo, no tengo ningún problema- que eligiera el camino de la subasta, para tratar de evitar los otros problemas a que hice referencia y que no quiero reiterar, porque considero que la sesión estaba buena cuando escuchamos al señor Senador Abreu, al señor Presidente y al señor Senador Alfie, pero después tomó un tono de chachachá propio de las elecciones internas, que no es apropiado para este ámbito.

Quisiera recordar una frase que dijo en estas horas el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas: "Nuestros abuelos o bisabuelos hicieron unos muelles que duraron cien años". De hecho, también hicieron un estadio y muchas otras cosas que duraron cien años. Recién después de ese lapso, algunas de ellas muestran que no se prestan para un dragado de 14 metros, porque se vendrían abajo, sino que es necesario construir muelles nuevos. Creo que para tener una dimensión del asunto, habría que tener la visión de aquellos veteranos y pensar en los próximos cien años. De ahí la importancia de que, de ser posible, todos los partidos con representación parlamentaria debatan el tema y voten una ley. No me parece que sea poca cosa que junto con la voluntad de que se construya una segunda terminal se reitere la de hacer un puerto de aguas profundas. Es verdad que lo propuso Artigas para la bahía de Maldonado, y también Herrera, Batlle y todos los demás, pero nunca se construyó. Parece que hubiera un destino histórico del Uruguay con relación a ese puerto de aguas profundas. Sin embargo, es bueno señalar que algunas voces también dicen que, profundizando el Puerto de Montevideo a 14 metros, no es necesario un puerto de aguas profundas en nuestra costa atlántica. Asimismo, es bueno marcar un rumbo, pero no sé si como algo definitivo, porque otros Parlamentos vendrán y dirán: al mismo tiempo que hacemos una segunda terminal porque es necesaria, reiteramos la voluntad de construir un puerto de aguas profundas. ¿Por qué, señor Presidente? No soy especialista en esto, pero me asesoro, leo y me ha tocado trabajar en la Comisión de Transporte y Obras Públicas. Me han dicho -incluso me han enviado algún power point- que los barcos que vendrán en un futuro inmediato necesitan, para frenar, 60 kilómetros, y para dar vuelta, 30 kilómetros, no sé si de radio o de diámetro. Además, no caben en los canales, y si caben, todos los demás barcos deben dejar el canal libre mientras esos mastodontes entran y salen. Esa evolución de la industria naviera y el comercio marítimo mundial están condenando a ciertos puertos, por lo menos, como puertos *hub* y los va a reducir a puertos *feeder*. Ese es el futuro que se presenta. Es más, están ampliando el Canal de Panamá para que esos barcos puedan pasar. Entonces, en esa mirada -pensando en los más jóvenes, en nuestros hijos- el puerto de aguas profundas se torna casi ineludible.

Del mismo modo, aquel proyecto de Giannattasio, del Partido Nacional, para construir una carretera -creo que sería la Nº 14- desde Fray Bentos a La Paloma, nunca se llevó a cabo, pero basta mirar un mapa para darse cuenta de que tiene un trazado estratégico. Por eso, pienso que vamos a tener que construirla.

Entonces, en esa discusión se inscribe esta decisión y si bien después podemos entrar en detalle, me parece que frente a este tema los detalles son lo de menos. También se inscribe otro gran tema, que es el del ferrocarril. Por suerte he escuchado opiniones de integrantes de partidos fundacionales que apuntaban a que el ferrocarril debía ser subsidiado. Realmente me alegro, pero se ve que se cambia mucho. Si bien nosotros cambiamos, otros también cambian e, incluso, no importa mucho si se está en el Gobierno o en la oposición o, quizás, es por eso. Las cuentas no se pueden sacar chicas, sino grandes; no se pueden hacer cuentas de almacenero -lo digo con todo respeto hacia ellos-, sino cuentas globales de país en estos temas.

Este es un puerto despojado, castrado y eunuco de ferrocarril; nuestra logística carece de ferrocarril y nuestra vocación de integración, de traer cargas e introducirlas en el *hinterland*, es de hormigón. Hemos quedado yertos en el hormigón desde el punto de vista estratégico. Al parecer, los anteriores Ministerios de Transporte y Obras Públicas comían nada más que pórtland, arena, pedregullo y varillas de hierro. ¡Y vaya mantenimiento el que luego requieren esos bitúmenes y hormigones, para que por ellos pasen -en una cosa casi de locos- miles de toneladas de madera, un verdadero derrumbe forestal que se viene encima sobre los puertos porque no solo se trata del Puerto de Montevideo! La navegación fluvial y el ferrocarril claman a gritos por existir; sin embargo, hoy los durmientes del ferrocarril solo sirven para adornar chimeneas en Punta del Este. Esos durmientes, que se venden caros, todavía hoy los roban de las estaciones de AFE abandonadas, al igual que las tejas francesas Sacoman, que tienen un gran valor por su originalidad.

Si de algo tengo que quejarme, cuando me pregunten qué faltó por hacer, es del ferrocarril. Creo que dentro de poco se va a transformar la Estación Central en una sala de espectáculos, donde se bailará ballet. Aclaro que ese proyecto viene de antes porque había un Plan Fénix que terminó muy mal y liquidó la playa de maniobras y el ferrocarril y dejó al puerto con esa patética vía en los accesos que sirve para que los motociclistas se caigan. Como me dijo un otrora Ministro de Transporte y Obras Públicas del Partido Colorado muy conocido -un conspicuo, diría-, el ferrocarril debía entrar de noche para no originar embotellamientos de tránsito vehicular. Teníamos un ferrocarril murciélago vinculado al puerto, porque entraba de noche y a hurtadillas. Hoy sigue entrando por ahí y los extranjeros que llegan al puerto en esos barcos de políglotas banderas y de variadas actividades, no lo pueden creer porque debe ser el único puerto que adolece de falta de ferrocarril; lo que no saben es que hay un país que adolece de falta de ferrocarril y que junto a sus vías, alguien que cometió un error dejó, además, una cantidad de pueblos muertos.

No solo me voy a referir a eso, señor Presidente, porque las cifras son muy ilustrativas y muestran lo poco que disponemos hoy en el Puerto de Montevideo. Los contenedores nos han invadido, están saltando el alambrado y ocupan las chacras de la Ruta 1 desalojando, incluso, hasta las viñas. Basta caminar por los accesos de Ruta 1 y detrás del Cerro para ver lo que ocurre. Es más, dentro de poco le sacan la chacra a Mujica, porque ya están cerca. ¿Por qué se desparrama el Puerto de Montevideo? Porque quedó apretado y, además, construimos en ese lugar la Torre de ANTEL, que está más desubicada que un chancho en la vía. Esa Torre está construida en la vía como para que nunca más entre nadie por ahí. Entonces, tenemos un edificio de oficinas, por lo que la burocracia estatal va a estar muy bien vidriada y con una gran vista al mar, pero inutilizando el puerto productivo que Uruguay y la región necesitan. Podemos decir que esa construcción forma parte de esa gigantesca falta de visión e implica, además, una irresponsabilidad.

Por otro lado, también he visto la vía que entra al Puerto del departamento del señor Presidente en la ciudad de Colonia. Antes entraba a ese Puerto una vía -como un arqueólogo, así como fui a ver la ciudad vieja de la Colonia del Sacramento, fui a ver la vía-, pero ahora hicieron en medio de ella el edificio de la Prefectura que es muy moderno y con ladrillo a la vista. Es más, creo que los artesanos han conseguido -no sé si por el actual Intendente o por el anterior- usar las instalaciones e incluso la playa de maniobras, para realizar sus exposiciones. Es decir que alguien decidió que por Colonia no debían pasar jamás cargas, como cereales, y que solo iban a pasar pasajeros, y nada más que de Buquebus. Al parecer, alguien decidió eso. Entonces, tenemos problemas.

Como estaba diciendo, señor Presidente, nuestro Puerto casi no tiene lugar en los muelles para realizar las actividades comerciales. La proporción de disponibilidad que hoy existe en los muelles del Puerto de Montevideo para realizar actividades comerciales, es decir, productivas, es pequeñísima. Si descontamos lo que utiliza la terminal de contenedores especializada TCP, el tráfico de contenedores de Montecon, el anclaje de cruceros, la terminal de pasajeros y el apostadero de la Armada, vemos que existe la necesidad de contar con una segunda terminal para que haya lugar libre. Vamos a necesitar una terminal granelera en Montevideo, porque no todo el grano va a salir por el Puerto de Nueva Palmira. Lentamente, la agricultura se está corriendo lentamente hacia el centro y el este del país, entonces la carga va a bajar más directamente por Montevideo. Esto si hubiera ferrocarril, Dios libre y guarde y toquemos madera con patas.

Por otra parte, necesitamos contar con una terminal pesquera porque no puede ser que los pesqueros atraquen de popa porque no hay lugar. Tenemos una cantidad de clientes haciendo cola que, incluso, siguen viniendo a un puerto que, por suerte, ha quedado chico. Entonces, hay que construir esa terminal pesquera, así como también la de celulosa y de madera. Coincido con el señor Senador Alfie, porque el capitalismo nos ha demostrado que sus crisis son pasajeras. Por un breve tiempo se ha suspendido que se derrumbe sobre la Hidrovía y nuestros puertos el mineral de hierro. Sin embargo, el proyecto que se paralizó por la crisis va a recomenzar fatalmente porque es el mejor lugar para sacar ese mineral de hierro en cuanto vuelva la demanda, que va a salir por nuestros puertos fluviales, con nuestras barcazas fluviales y otras ajenas y saldrá por la isóbata de profundidad natural de veinte metros, ya sea en el puerto de aguas profundas, si lo hemos construido, o en un puerto flotante que se hará frente a Piriápolis o Punta del Este. Eso lo verán los muchachos jóvenes y sus hijos.

Es en este marco, señor Presidente, que coincido con lo que dijo el señor Senador Abreu. No podemos hablar del puerto de aguas profundas ignorando que la carga es ajena, tanto la que viene del corazón del continente, como la que viene más allá de los Andes para salir por el Atlántico. Las que entran también serán ajenas porque pasarán de largo por nuestro país rumbo a esos confines del corazón continental.

(Ocupa la Presidencia el señor Rodolfo Nin Novoa)

-Por lo tanto, debemos tener una vocación latinoamericana integradora. La consultora Harry de los Estados Unidos, que justamente hizo uno de los mejores estudios de factibilidad de un puerto de aguas profundas, en la época de la dictadura -eso no quita que la consultora sea buena; tal vez la mejor del mundo-, avisó al Gobierno uruguayo del momento y a los futuros, que debíamos tener en cuenta que el puerto de aguas profundas que hiciéramos donde ellos recomendaban -que eran varios lugares, incluida La Paloma- sería el mejor puerto argentino, nos gustara o no. Es decir que algún "pito" tienen que tocar los argentinos en esta discusión -porque, además, son los dueños de las cargas- y ni que hablar los brasileños, los paraguayos, los bolivianos y los chilenos. Eso sería integración real: la oferta generosa y solidaria de este país a todos esos países hermanos de nuestra profundidad natural, de nuestro envidiable enclave geográfico territorial para construir juntos un puerto de toda la región.

Para finalizar, quiero aclarar que este es un proyecto de ley de los más discutidos que hubo en este Parlamento y de los más y mejor informados a nivel de las Bancadas completas y de las personas por separado; nadie negó información jamás y se pudo hablar con todas las empresas interesadas, las que había, las que hay, las que se fueron, las que están llegando, y escuchar todas las campanas. Personalmente, nunca escuché ninguna discrepancia con la idea de que Uruguay construya la segunda terminal de contenedores en el Puerto de Montevideo; la discrepancia entre los más acérrimos contendores es sobre el momento de hacerla y esa diferencia es solo de cinco años, que tampoco es tanto. Los intereses son cuantiosos y hay que tener extremo cuidado; hay que caminar despacito por las piedras. Además, nosotros propusimos a nuestra Bancada -no tengo por qué ocultarlo- que el próximo Gobierno tocara algún "pito"

-si se me permite la expresión- porque dentro de seis o siete semanas ya conoceremos qué dos personas se van a disputar la futura Presidencia. En siete meses habrá un nuevo Presidente electo y un nuevo Parlamento electo y en ese momento tal vez todavía se esté discutiendo este tema en la Cámara de Representantes por Diputados que se quedarán hasta el 15 de febrero pero que saben que hay otros esperando con sus fauces abiertas para entrar. También habrá un Presidente electo que estará formando sus equipos de gobierno en quién sabe qué hotel. Entonces, parece natural que en un tema tan complejo se le dé participación mínima al futuro Gobierno. La casualidad quiso, tal vez porque nos demoramos, que este tema sea considerado en un momento próximo a un cambio importante para la vida del país, como es el cambio de Gobierno. Uno puede pensar que el futuro Presidente de la República sea del Partido Colorado y algún "pito" va a tener que tocar en ese caso.

SEÑOR LORIER.- ¿Me permite una interrupción, señor Senador?

SEÑOR FERNANDEZ HUIDOBRO.- Con mucho gusto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede interrumpir el señor Senador Lorier.

SEÑOR LORIER.- Señor Presidente: al mismo tiempo que se han señalado en esta Sala diversas informaciones sobre este proyecto de ley, creo que es importante dar cuenta de los avances en la construcción de un muelle multimodal, que no se ha mencionado, pero que también va a permitir almacenar contenedores y, como bien decía el señor Senador preopinante, la salida de cereales, de chips y de otros materiales que hoy están saliendo por el Puerto de Montevideo. A su vez, va a estar a cargo de la Administración Nacional de Puertos. Creo que es muy importante conocer la noticia que ayer se hizo pública, acerca de que a raíz de negociaciones llevadas a cabo por nuestro Gobierno, las empresas que se presentaron para construir la terminal, bajaron sustancialmente el costo de US$ 80:000.000 que solicitaron inicialmente.

A mi entender, es muy importante lo que señalaba el señor Senador que me precedió en el uso de la palabra acerca de que la subasta y las licitaciones tienen sus diferencias, pero no nos podemos olvidar de cómo fueron las licitaciones del Puerto y de la terminal en este país, de las corrupciones que hubo, que fueron muy reales y concretas y de las acusaciones de los actores privados, acerca de la participación de distintos elementos de la vida política en estas cuestiones. Parecería que ahora nosotros cambiamos de opinión por casualidad, pero no hay que olvidar que había elementos de tal nivel de corrupción que hacen dudar a cualquiera. Frente a los que ahora hacen panegírico acerca de la situación actual, sería importante ver qué "pito" toca la Administración Nacional de Puertos en ese 20% y en la administración de la actual Terminal de Contenedores. Es un cero a la izquierda. También habría que preguntarse si la empresa que ganó la subasta pagó el canon correspondiente y si no lo ha hecho, cuáles son los fundamentos para no hacerlo. Es más, leamos los argumentos de la empresa Montecon al respecto para profundizar en algunos elementos que demuestran hasta qué punto lo que aquí se ha querido ensalzar a niveles siderales no es tan así, que la realidad o las apariencias a veces engañan y que detrás de ellas hay elementos muy complejos que todos nosotros conocemos y que no debemos olvidar.

Por último, entendemos que la Terminal C es clave, y por eso estamos votando este proyecto de ley; en las discusiones internas de la fuerza política se decidió que así ocurriera. También se planteó que hubiera un mínimo de participación estatal a nivel de la nueva Terminal. Nuestra opinión es que la crisis mundial apenas comienza a perfilarse y recién sobre el año 2010 ó 2011, desde nuestro punto de vista, va a tener sus mayores consecuencias sobre países como los nuestros. En definitiva, estamos recibiendo consecuencias de crisis que, como dijo Lula, han sido provocadas por los rubios de ojos azules del norte, metaforizando lo que es el neoliberalismo. Repito que quizás con la Terminal C estaríamos completos, pero nos avenimos a votar este proyecto de ley en las condiciones dadas. Lo que pedimos es que no nos vengan con historietas; queremos que se sepa que detrás de las apariencias hay muchos intereses juguetones con los intereses del país, que se quedan con muchas actividades y ganancias que estos años de auge o boom del capitalismo han generado, entre otras cosas, moviendo al Puerto de Montevideo como nunca en su historia.

SEÑOR PRESIDENTE.- Ha llegado a la Mesa una moción del señor Senador Saravia en el sentido de que se prorrogue el término de que dispone el orador.

Se va a votar la moción formulada.

(Se vota:)

-19 en 21. **Afirmativa.**

Puede continuar el señor Senador Fernández Huidobro.

SEÑOR ALFIE.- ¿Me permite una interrupción, señor Senador?

SEÑOR FERNANDEZ HUIDOBRO.- Con mucho gusto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede interrumpir el señor Senador.

SEÑOR ALFIE.- Señor Presidente: no tenía ninguna intención de hablar, pero fui un par de veces mencionado. De todas maneras, aclaro que no voy a discutir el tema; simplemente quiero decir que la posición del Partido Colorado respecto a los ferrocarriles, pese a haberlos cerrado, no

cambió en nada. Lo que ocurre es que, como dije, en algunos momentos la tecnología o el volumen permiten hacer rentable determinada situación y en otros momentos eso no sucede. Con esto quiero decir que los ferrocarriles perdían una cantidad muy importante de dinero; si no recuerdo mal, equivalía aproximadamente al 0,15% del PBI, es decir, más de US$ 45:000.000 por año en términos actuales. Es muy fácil calcular cuánto cuesta mantener esa situación durante 15 ó 20 años. Sucede que a partir de determinado momento, el tema de la carga, que empezó con madera y luego se extendió a granos y oleaginosos con la revolución agrícola a partir del año 2003, motiva que ahora sí se necesite el transporte ferroviario de carga, no solo porque el medio alternativo es más caro, sino porque además el subsidio que se está otorgando para hacer las carreteras es enorme. Debemos tener claro que las carreteras se hacen con fondos públicos y hay un enorme subsidio al transporte de carga, que es el que rompe las rutas. Una carretera por la que solo circulan autos dura muchísimos años, pero las otras necesitan una puesta a punto cada poco tiempo. Entonces, no se trata de que hayamos cambiado de posición; es un cálculo económico puro. Cuando se comprueba que se puede otorgar un subsidio bastante menor en otro lugar, a la sociedad le conviene cambiar el lugar donde se asigna el subsidio. ¿Por qué se otorga un subsidio en este caso? Porque la carretera es un bien público que genera lo que se llama una externalidad, es decir, un efecto mucho más allá de sí mismo, que en este caso es positivo. Quería hacer esta aclaración, no para discutir el tema, sino simplemente porque se mencionó más de una vez. También se hicieron referencias sobre el tema de puertos, pero no voy a hacer aclaraciones al respecto, porque en ese caso nos extenderíamos demasiado.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede continuar el señor Senador Fernández Huidobro.

SEÑOR MOREIRA.- ¿Me permite una interrupción, señor Senador?

SEÑOR FERNANDEZ HUIDOBRO.- Con mucho gusto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR MOREIRA.- Señor Presidente: quiero referirme a un comentario que realizó el señor Senador Fernández Huidobro respecto a mi departamento de Colonia. Personalmente opino que el puerto de Colonia tiene un manifiesto destino comercial de pasajeros y no de carga, por una razón no pequeña: porque precisamente tiene recostado a su lado el valor patrimonial más importante del Uruguay, reconocido por la UNESCO, que es la ciudad histórica, y no tiene espacio físico alguno para poder tener una zona adyacente a fin de manejar contenedores o carga de madera. El puerto granelero que tenemos en el departamento de Colonia es Nueva Palmira, que es el punto terminal de la Hidrovía. Y, aprovechando que está presente el señor Senador Couriel, voy a agregar que el puerto que tiene un destino manifiesto para carga en mi departamento es el de Juan Lacaze. Entonces, creo que el puerto de Colonia tiene que ser un puerto de pasajeros, como lo es, porque no puede tener contenedores con la ciudad histórica al lado. Si eso ocurriera, nos revocarían la condición de patrimonio cultural de la humanidad, que es la distinción patrimonial más elevada que tenemos en Uruguay. El puerto de carga del departamento de Colonia es y debe ser Juan Lacaze.

SEÑOR LORIER.- Y Nueva Palmira.

SEÑOR MOREIRA.- El puerto de Nueva Palmira debe ser de carga, granelero, como lo es, con un enorme desarrollo. Además, si se construye la planta de ENCE, va a haber un puerto que exporte celulosa. Pero el puerto de carga general tiene que ser el de Juan Lacaze, una ciudad que ha sufrido un proceso de desestructuración de su industria y hoy, más que nunca, necesita del asentamiento de lugares donde se exportan y se vendan logística y servicios. Entonces, a mi juicio, en cualquier plan estratégico respecto del departamento de Colonia tienen que considerarse muy especialmente esas dos circunstancias.

En definitiva, quería marcar -respetando la posición del señor Senador Fernández Huidobro- mi opinión como conocedor de la temática coloniense y además por haber sido protagonista cuando en el año 1995 la UNESCO consagró la ciudad histórica como Patrimonio Cultural de la Humanidad.

12) CONVOCATORIA AL SEÑOR MINISTRO DE ECONOMIA Y FINANZAS

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero comunicar al Cuerpo que me he puesto en contacto con el señor Ministro de Economía y Finanzas, quien me informó que los días martes y miércoles tiene actividades comprometidas con la CEPAL. Por lo tanto, propone que la sesión se realice el jueves 21 de mayo a las 14 y 30 horas. Si hay acuerdo, se hará la comunicación correspondiente.

13) NUEVA TERMINAL DE CONTENEDORES

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede continuar el señor Senador Fernández Huidobro.

SEÑOR FERNANDEZ HUIDOBRO.- Ya he terminado, señor Presidente.

SEÑOR HEBER.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR HEBER.- Señor Presidente: hemos tenido esta mañana -y ya hemos iniciado la tarde- una muy buena

discusión sobre este tema. Por mi parte me he mantenido en silencio y no he pedido interrupciones, pero hemos escuchado palabras y debates que le hacen bien al Senado, porque han sido de un muy buen nivel. Yo no soy un veterano en edad, pero sí lo soy en esta Casa y he participado en todos los debates que se han dado sobre el tema del puerto. Por lo tanto, no puedo dejar de recordar. Cuando escuchaba hablar a algunos señores Senadores, realmente me alegraba por lo diferente que es esta discusión con respecto a las que hemos tenido en el pasado sobre este tema. Creo que la alternancia de los partidos en el poder hace que se vean las cosas desde otra óptica, aunque hay excepciones, como es el caso de alguna de las interrupciones que recientemente escuchamos. Lo cierto es que no tuvimos en el pasado, cuando se plantearon estas revoluciones y estos cambios reales, este nivel de discusión; en aquel momento hubo solamente etiquetas de neoliberales y reproches. Hoy lo acabamos de recordar con la intervención de mi amigo, el señor Senador Lorier, que insiste en el tema, y está bien que lo haga, porque -lo digo con todo respeto, por supuesto- se ha quedado un poco en la historia y no ha evolucionado.

SEÑOR LORIER.- Como la General Motors.

SEÑOR HEBER.- Está bien; vamos a discutir, porque me gusta discutir. Lamento que hoy no esté en Sala el señor Senador Astori -se encuentra su suplente, el señor Senador Obispo- porque quiero hacer mención a algunos comentarios de periodistas respecto a que en su último libro -uno de los precandidatos del Frente Amplio- reconoce que la Ley de Puertos fue una buena norma, revolucionaria y que se equivocó al no haberla votado. Me parece bien que se reconozcan estas cosas, aunque advierto que el señor Senador Lorier discrepa. De todos modos, la gran mayoría del Frente Amplio reconoce, en esta votación, que fue una buena ley y que no sucedió lo que se dijo en aquel entonces. Recuerdo todas las discusiones que se dieron en el pasado, sin perjuicio de que actualmente no integro la Comisión de Transporte y Obras Públicas por lo que no seguí este tema tan de cerca como sí lo hicieron los señores Senadores Antía y Moreira. Hasta trajeron a colación a Marlon Brandon con la película "Nido de ratas"; se dijo que el puerto iba a ser salvaje, que veríamos el accionar de bandas y hasta que habría muertes. Todo eso consta en las versiones taquigráficas de la época. Al pobre Marlon Brandon lo trajeron para señalar que iba a ser el gallinero libre y el zorro libre del gallinero, la libertad más absoluta y el neoliberalismo más terrible, repito, señalando que iba a producirse una especie de guerra en el puerto.

Hoy, señor Presidente, hay más de sesenta mil trabajadores directos en el Puerto de Montevideo; hablamos de sesenta mil uruguayos que trabajan en el Puerto. Y eso se logró con capitalismo, señor Senador Lorier.

SEÑOR PRESIDENTE.- Por favor, señor Senador, diríjase a la Mesa y evite las alusiones. Usted mismo ha dicho que el debate ha transcurrido con un nivel muy elevado.

SEÑOR HEBER.- Yo no estoy bajando el nivel.

SEÑOR LORIER.- ¿Me permite una interrupción, señor Senador?

SEÑOR HEBER.- Con mucho gusto se la concederé más adelante, una vez que termine con todas las alusiones, así las responde todas juntas.

Señor Presidente: ¿cómo avanzó el Puerto? ¿Quién llevó adelante el avance del Puerto? El capital; y bienvenidos sean los capitales nacional y extranjero. Entonces, me alegra que hoy tengamos esta discusión que, quizá, sea más de forma que de objetivo. Creo que hoy hemos logrado tener un punto en común y no saben cuánto me alegro porque también participé de la genial idea del entonces señor Senador Atchugarry, quien inventó la solución un poco *sui generis* de tener una subasta en una empresa mixta, en que hubiera ojos del Estado. En realidad, no era una salida muy ortodoxa pero buscaba alejar los escándalos que lamentablemente hubo en el pasado y que bastante condenamos.

SEÑOR LORIER.- Es bueno reconocerlo.

SEÑOR HEBER.- Por supuesto que lo reconocemos y eso evitó que la misma Administración siguiera adelante. Al respecto, cabe recordar que no era una Administración del Partido Nacional sino del Partido Colorado.

SEÑOR LORIER.- Era una Administración compartida.

SEÑOR HEBER.- Sí, señor, pero no era una Administración de nuestro Partido. Precisamente, la Administración declaró desierto ese proceso por los escándalos que sucedieron y por esos escándalos que, lamentablemente, se dan cada vez que se toca al puerto. Quiero reiterar algo para que se entienda claramente. Aquellas personas que intervinieron en esos hechos fueron expulsadas de mi partido y en lo personal me tocó la difícil tarea de echar a una de ellas, a raíz de la constatación de las grabaciones. Reitero que fui encomendado por mi sector político para expulsarlo al día siguiente -y si no se acuerdan lean los diarios de la época- para que actuara la Justicia. Creo que cuando suceden este tipo de hechos lo más importante es cómo se reacciona frente a los mismos, y no tanto el hecho de que exista un traidor, un corrupto, que quiera abusar de la confianza de los Partidos Políticos. Además, generalmente no son hombres de esta tarea política, no son aquellos que hacen la escuela política, sino allegados. Y quiero separar muy bien lo que es el escalafón partidario político de aquellos que se acercan a ofrecerse -y muchas veces traicionan la confianza- cuando aparece el calor del poder. Quiere decir que a este respecto no me duelen prendas y si se quiere hablar de este tema no hay inconvenientes ya que estoy muy orgulloso por la forma en que actuó mi Partido y como, lamentablemente, tuve que actuar yo al ser el enviado para decir cosas desagradables a quienes en su momento habían recibido la confianza de nuestra colectividad. Lo bueno es que esta

situación no siguió adelante y que la Administración detuvo esos procesos licitatorios en virtud de los escándalos que existieron.

Señor Presidente: quiero reivindicar la idea, repito, *sui generis* pero genial, del entonces señor Senador Atchugarry, cuya ausencia en esta Casa siempre hemos lamentado porque era de los que permanentemente buscaba los puntos de encuentro para sortear lo que, muchas veces, parecía que la Administración no podía lograr. La subasta fue una idea suya, como así también la participación del Estado en la misma. Recuerdo que cuando me planteó esa solución en forma personal lo apoyé de inmediato y luego la defendí en esta Sala. Sin embargo, el entonces señor Senador Rubio -que lamentablemente hoy no está en el Senado sino que está al frente de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto- dijo de todo en contra de la subasta, cuando era la única salida que teníamos. Reiteró, en nombre de la fuerza política que hoy está gobernando, que no iba a haber ofertas -faltaban pocas semanas para que se concretara el remate- y que no se conseguirían más de US$ 2:000.000, argumentando que por ese dinero íbamos a vender o hipotecar la soberanía del Puerto. Eso lo expresó desde su Banca en el Senado. Cuando llegó la subasta, se obtuvieron US$ 17:000.000, la cual tampoco es una cifra muy significativa si tenemos en cuenta el negocio que se establece. De todas maneras, como bien dijeron los Senadores del Partido Nacional que integran la Comisión, lo más importante no fue la suma de US$ 17:000.000 sino el trabajo, el empuje, la fuerza y el comercio que generó la subasta, rompiendo las suspicacias y las denuncias de todos los grandes intereses que siempre hay detrás del tema portuario.

En definitiva, señor Presidente, en esta instancia me alegro del nivel de discusión porque, quizá, ya estamos pensando con casi ninguna diferencia respecto de los temas geopolíticos del Puerto de Montevideo y de la lucha de puertos que tiene el país. Repito que me alegro del debate que estamos dando hoy. En este momento no se encuentra en Sala, pero igualmente quiero decir que coincido con la visión del señor Senador Fernández Huidobro, que es la nuestra, la que siempre hemos sostenido. Se trata de una lucha nacional. Vuelvo a decirlo, para que todos los señores Senadores me escuchen: es una lucha nacional. No es la unión de los obreros del mundo. Es nuestro país, generando geopolíticamente la función de servicios para dar trabajo aquí mismo y -como lo dijo muy bien el señor Senador Abreu- posibilitando un entendimiento para que el capital de la región -digo el capital, sí- pueda servirse de nuestras ventajas geográficas.

Por eso, señor Presidente, cuando asistimos a esta discusión que hoy se está desarrollando, nos damos cuenta de que hemos avanzado mucho, aunque dieciocho años tarde. Pensamos que esta misma discusión podría haberse tenido dieciocho años atrás, sin etiquetas y sin hablar de liberalismo, de neoliberalismo, ni de todas esas tonterías que aún se repiten. Por las dudas, aclaro que no me refiero a lo que expresó el señor Senador Fernández Huidobro, sino a la tontería que significa colocar etiquetas y no analizar el tema de fondo.

Hoy el Uruguay se juega un desafío muy grande. Tenemos que ampliar nuestro puerto, y coincidimos en que se necesita una segunda terminal; sobre eso no hay discusión. Ahora bien, no nos resultaron satisfactorias las explicaciones de los Senadores oficialistas y, francamente, no entendemos -he aquí nuestro cuestionamiento- por qué la Administración, pudiendo hacer esto sin ley, ha demorado la discusión un año o más, para terminar generando una norma que, reiteramos, no precisa. Confieso no entender esto.

Cuando el señor Senador Gallinal dijo que uno de los argumentos para el envío del proyecto de ley era blindar a la Administración frente a posibles demandas en el futuro, el señor Senador Fernández Huidobro expresó que esa no era la cuestión. ¿Que se buscaban apoyos extrapartidarios? No se necesita proyecto de ley, señor Presidente. Pues ese fue el argumento brindado por el señor Senador Fernández Huidobro. A mí me parece que el Presidente de la República -quien, para analizar otros temas, ha invitado a los principales líderes del país-, hubiera podido solucionar esto solamente con una entrevista en Casa de Gobierno, invitando al Presidente de nuestro Directorio o, en definitiva, a los precandidatos del Partido Nacional y del Partido Colorado. Lo que quiero dejar en claro es que no necesitamos votar un proyecto de ley, porque esto se puede arreglar con una conversación con el Presidente de la República. Claro está que los detalles no pueden establecerse por ley, pero si se buscaban apoyos políticos extrapartidarios, el Primer Mandatario podría haber arreglado las cosas a través de una conversación o de varios encuentros con la oposición.

Por mi parte, pienso -y lo digo con todo respeto- que no había acuerdo en la propia fuerza política del Gobierno, es decir, en la Administración. Creo que se envía un proyecto de ley, no para buscar nuestro apoyo, que no se necesita, sino porque en el Gobierno, internamente, no se estaba de acuerdo. Y lo cierto es que hoy el oficialismo va a aprobar esta iniciativa con la mayoría absoluta que tiene.

Quiero señalar que no entiendo esta situación. Solamente en caso de tratarse de una empresa mixta -igual a lo que se hizo en el pasado con la terminal de contenedores- se necesitaba un proyecto de ley, pero en este caso no se precisa porque no hay participación del Estado. Ciertamente, todos hemos seguido de cerca esta discusión pública que ha tenido el Gobierno, en la que primero se levantaron protestas porque no había participación del Estado. Personalmente, me parece bien que el Gobierno haya decidido que no exista dicha participación y que en esto sean todos privados, ya que no se trata de una empresa mixta, sino totalmente privada. Reitero que coincido con esto y me parece que está muy bien.

Pero la realidad, señor Presidente, es que quienes cuestionaron eso no fueron blancos, colorados ni integrantes del Partido Independiente, sino que los cuestionamientos vinieron desde dentro mismo de la fuerza política del Go-

bierno, donde se expresó que no debía ser una sociedad totalmente privada, sino mixta. En definitiva, fueron ellos y no nosotros.

Por otra parte -y quiero que se me escuche con mucha atención-, tampoco fue desde el Partido Nacional que se generaron suspicacias, y me alegro por eso. No hemos enchastrado la cancha. En todo caso, ella se enchastró por un semanario que no pertenece al partido político de este Senador, donde se dijeron cosas que obligaron a una reacción muy dura del señor Senador Fernández Huidobro. Pero reitero que eso no fue producto de acusaciones del Partido Nacional, ni del Partido Colorado. Como decía, el señor Senador tuvo una reacción muy dura -con la que quien habla coincide, señalando desde ya que firmaría exactamente lo mismo que él respondió- frente a quienes decían que si se votaba de determinada manera era porque se tenía alguna forma de conexión con los belgas o porque se recibía dinero de ellos en las campañas electorales. A mi juicio, el señor Senador contestó de manera absolutamente correcta a quienes levantaron esas calumnias -que, reitero, no fueron integrantes de mis filas políticas, sino de semanarios pertenecientes a la fuerza política gobernante-, hablando de chabacanería, de la simpleza de vociferar cosas tales como que, si no se hace determinada cosa, seguiremos en manos del imperialismo, o que si se tiene cierta posición, se está al servicio de los belgas o de los argentinos, olvidando que entre los interesados en la segunda terminal flamea la sombra imponente de Maersk, por lo que -al decir del señor Senador- tal acusación estalla como un tiro por la culata sobre el que la profiere. Una vez más digo que coincido con él en esta posición. No se puede decir que si se vota de una manera, es por tal cosa. Claro que todos sabemos que la sombra de Maersk está en esto. Pero, ¿está mal? No, no lo está. Ahora bien, de ninguna manera voy a insultar a ningún señor Senador por el hecho de que vote en un sentido o en otro, o por estar afiliado a que el monopolio sea de Maersk o de los belgas. Porque para eso -tal como han dicho nuestros Legisladores- hay otra ley, muy buena, que fue votada en este Parlamento y en este período: la ley sobre defensa de la competencia que, evidentemente, debemos hacer cumplir y vigilar con lupa o con microscopio.

En definitiva, quizás seamos nosotros, como oposición, quienes debamos estar atentos -más que nadie- a todo este proceso, pero no porque haya dinero en juego o coimas -como lamentablemente se ha dicho, bajándose así el nivel de la discusión-, sino porque no queremos monopolio de nadie. El monopolio privado es el peor, aunque el público le sigue muy de cerca, porque es muy malo. Pero creemos que el monopolio privado es el peor de todos. Entonces, no queremos monopolio, y este es otro punto en común que tenemos en este tema.

Así pues, que venga el capital. Terminemos con esas viejas recetas, que no han servido para nada. Que vengan los capitalistas, extranjeros y nacionales, a invertir en nuestro puerto y que den trabajo a la gente. Que vengan, sí, señor Presidente, a invertir en nuestro país y en nuestro puerto, y que nosotros seamos fiscalizadores para evitar el abuso de mercado.

Tenemos una ley, tenemos el Parlamento y en la próxima Administración también deberíamos tener ojos; en ese sentido, un amigo mío, Senador del Partido de Gobierno, me dijo algo en lo que creo tiene razón -no lo voy a nombrar, por supuesto, porque no acostumbro a mencionar a las personas con quienes mantengo conversaciones privadas-, que no tener ojos en los Entes Autónomos y no tener contralor, es tener menos democracia. Me parece que eso es importante y válido para todo. Quizás alguien diga que el Frente Amplio en las Administraciones anteriores tampoco los tenía, y eso es cierto. Entonces, 1 a 1, pelota al medio, vamos a terminar el partido, y vamos a generar la posibilidad de que quien gane tenga los ojos de la oposición, además de la construcción que es necesario tener en el Parlamento, porque eso es algo que ocurre y hay que tener en cuenta. Es distinto tener una actitud de contemplación por todos los partidos de la oposición cuando se cuenta con una mayoría absoluta, que cuando es preciso construirlas en el Parlamento. Cuando se tienen que construir mayorías en el Parlamento, el Partido de Gobierno necesita tener la conducción de los Entes. Quizás sea necesario aumentar la participación y, por mi parte, no tengo inconveniente en habilitar esa posibilidad para que todos tengan ojos en la Administración Pública. Pero no es el mismo escenario político el que se dio en esta Administración que el que se dio en las anteriores, aunque es cierto que todos debemos tener ojos en la Administración, porque en la medida en que eso sucede más democrática y transparente será su conducción, y lo mismo vale para la Administración Nacional de Puertos.

Por mi parte, espero que después de la subasta -porque se cuenta con la mayoría de votos para lograrla-, en el período que viene, gane quien gane, no haya solamente ojos de un partido, sino de otros más, porque eso nos dará más garantías en el proceso que se va a iniciar. Quizás uno de los inconvenientes que tuvo este proyecto de ley es ese, es decir, el de que no hayamos participado a partir de la instancia que se dio en la Administración Nacional de Puertos, primero con el diagnóstico, con la necesidad y después con los procesos. ¿Habría sido lo mismo para nuestros Legisladores en Comisión conocer cuáles fueron los procesos de discusión interna -que fueron muchos- de la fuerza gobernante, sin tener ojos nuestros en la Administración y sin haber llevado a cabo nuestra propia discusión? Claro que no. Y yo creo, señor Presidente, que se habrían generado muchas más unanimidades -si eso era lo que se buscaba- logrando la participación de los partidos políticos, desde el inicio, desde la base, para poder lograr aquí la unanimidad en virtud de contar con referentes bien informados que hubieran actuado en la propia Administración. Habría sido importante tener contactos y conocer lo que se dijo dentro de la Administración entre los Directores, de modo tal que pudiéramos tener mejor elaborados estos proyectos, para no llevarnos esta sorpresa que ha molestado mucho a nuestro Partido. Con mucho respeto quiero

decir que conozco los esfuerzos que han hecho muchos de los coordinadores dentro de la fuerza política y fuera de ella para tratar de buscar puntos de encuentro, pero también se tendrá que comprender que ayer mismo se nos cambió una receta y un canon que nosotros cuestionamos severamente. No nos gusta tener en un proyecto de ley temas que son propios de la reglamentación. Quizás eso represente una garantía para algunos señores Senadores y eso lo respetamos, pero ello no ocurre en nuestro caso y ya lo dijeron muy claramente nuestros Senadores. Tal vez estemos cometiendo un grave error estableciendo el canon en el proyecto de ley. En primer lugar, hay que recordar la falta de respuesta del proyecto cuando podía haber actuado rápidamente la Administración, llevando la consulta a través del Presidente de la República. Pero por otra parte, señor Presidente, ya que hay un proyecto de ley, por lo menos, no incluyamos en él el canon, porque eso puede generar suspicacia; aclaro que nosotros no la tenemos a priori, pero siempre aparece alguien que piensa que si se pone determinado precio en ese negocio sólo pueden entrar compañías internacionales de gran porte que lo pueden absorber y, por el contrario, si el precio es bajo, parecería que se está ayudando a los belgas. Creo que tenemos que salir de esa ecuación que nos encierra y que nos obliga a estar siempre de un lado o del otro, a favor de uno o a favor de otro. Considero que eso es malo en este proceso en el que, lamentablemente, se genera suspicacia por parte de los interesados. Aclaro que no le estoy asignando a esta Administración ni a ningún señor Legislador esta intención y del mismo modo no admito que se adjudique a nosotros.

SEÑOR PRESIDENTE.- Los señores Senadores Penadés y Lapaz han presentado una moción en el sentido de prorrogar el tiempo de que dispone el orador.

Se va a votar la moción formulada.

(Se vota:)

-19 en 20. **Afirmativa.**

Puede continuar el señor Senador Heber.

SEÑOR HEBER.- Leyendo todo lo que hablábamos sobre este tema y volviendo a las palabras escritas en forma pública por el señor Senador Fernández Huidobro, debo señalar que también coincidimos. Observen los señores Senadores lo que expresa el propio Senador -que no lo dijo hoy, aunque sí en la contratapa del diario “La República- al decir: “Nosotros pensamos que no es justificable hoy la premura y urgencia que con cierta sorpresa percibimos. Menos la aceleración de marras compuesta por sandeces e insultos. ¿Qué pasa? ¿Qué les está pasando?” Y agregó: “Por lo tanto pensamos, que por razones de extrema salubridad pública la adjudicación de la subasta, o la subasta misma, deberá estar en manos del próximo gobierno”. Está bien, eso es una garantía. “Esta no es una urgencia médica. La intervención quirúrgica puede coordinarse con el debido tiempo”. Entonces, debo decir que no nos gusta el apuro que el Gobierno le dio al proyecto en los últimos tiempos, ya que incluso hubo propuestas en el día de ayer, según nos han dicho nuestros Senadores, y hoy lo estamos votando. ¿Cuál es el apuro? Esto lo ha dicho el propio Senador del Gobierno, quien agregó a lo ya citado: “A nuestro juicio no le conviene al Parlamento ningún gigantesco cheque en blanco y, menos, firmarlo”. Esas fueron las palabras del señor Senador Fernández Huidobro: “No le conviene al Parlamento ningún gigantesco cheque en blanco”. Cada uno tendrá su rol y la Administración puede actuar en esta materia, pero no es necesario un proyecto de ley y menos aún que en la propia iniciativa se establezca un canon. Creo que el Gobierno, ya que insiste en el proyecto de ley, debería eliminar el artículo que fija el canon y, además, me parece que todos deberíamos estar ejerciendo una fiscalización. No es tan importante el canon.

Uno de los señores Senadores preopinantes reclamó que averiguáramos por qué hubo un atraso en el canon y creo que, efectivamente, debemos tratar de saber qué ocurrió, porque la terminal, ya que está obligada, tiene que cumplir con el canon. Pero insisto en que no es importante para la Administración ni para el país que la Administración Nacional de Puertos tenga un canon; eso es pensar en la Administración y no en el país. El país precisa otra terminal productiva y punto. Eso es lo que se necesita y no el canon, y menos aún que este se establezca con unas fórmulas rarísimas, que nadie entiende y que requerirían el uso de un diccionario especializado en la materia para saber lo que es el TEU, los contenedores, las fórmulas y no sé cuántos miles de movimientos. Ese tema no es para nosotros, porque lo que nos corresponde es adoptar una decisión política. ¿Queremos o no otra terminal? Sí señor, la queremos. ¿Es necesaria una ley? No, no lo es. ¿Por qué se necesitaría? Nadie lo entiende. Pero menos se entiende la necesidad de establecer un canon.

Hoy, más temprano, el señor Senador Lorier me pedía una interrupción y, en este momento en que estoy cuestionando el tema del canon, creo que es oportuna su reflexión al respecto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede interrumpir el señor Senador Lorier

SEÑOR LORIER.- Muchas gracias, señor Senador.

Creo que hay una responsabilidad histórica tremenda de todos nosotros, pero en particular de los Partidos que han gobernado nuestro país durante muchísimos años. Hay que leer textos sobre nuestro destino como país y como puerto de tránsito desde el siglo pasado -escritos, quizás, por el historiador Barrán, a quien hace unos días le otorgamos una triste pensión- y ver, por ejemplo, lo que era Salto en determinado momento: uno de los elementos claves para la distribución de la mercadería en el vasto *hinterland* de Río Grande do Sul y de toda la zona argentina y paraguaya vinculada al Uruguay. ¿Por qué no se pensó estratégica-

mente desde esa época? ¿Por qué se detuvo este proceso? ¿Por qué recién ahora, en el año 2009, estamos discutiendo este tema? Creo que hay, como dije, una gran responsabilidad histórica que debemos asumir -sobre todo los partidos que gobernaron este país- por no haber seguido esa línea que, creo, es esencial.

Me parece muy importante lo que nos ha dicho en varias oportunidades el ingeniero Puntigliano en cuanto a que la Administración Nacional de Puertos es un cero a la izquierda en la conducción de la terminal de contenedores. El tema del canon -que creo que es importante porque así se pactó- es uno de los elementos a tener en cuenta.

Con respecto a las decisiones estratégicas o tácticas en cuanto a la terminal, muchas veces he escuchado que, por eso mismo, valía más hacer algo -diríamos- de tipo privado, casi total y, en ese sentido, estuvimos discutiendo sobre la necesidad de contar por lo menos con un síndico.

El otro tema que me parece interesante pero a la vez contradictorio en las intervenciones realizadas por los integrantes del Partido Nacional, es que cuando el país ha avanzado y ha crecido, ellos lo atribuyen a las circunstancias internacionales pero cuando lo mismo sucede con el puerto, lo atribuyen a la Ley de Puertos. Nosotros decimos que el Puerto de Montevideo ha crecido muchísimo, pero porque en estos cuatro o cinco años ha habido un enorme boom, como no se conoce en la historia del mundo capitalista. Hoy por hoy, se da un fenómeno que debemos conocer. Hace unos instantes se mencionó el emprendimiento Río Tinto y es claro que no va a salir porque hay una enorme crisis a nivel de la industria siderúrgica, ya que hay superproducción. Sin embargo, debemos saber también que hay centenares de buques contenedores que están siendo terminados, que fueron encargados en los momentos de auge, pero hoy no se sabe qué hacer con ellos y se está pensando en reciclarlos. Esta información está surgiendo permanentemente y creo que hay que tenerla en cuenta como un elemento en la perspectiva de los años que vienen. Entonces, como se dice vulgarmente, no hay que "comerse la pastilla" porque esta crisis no será de corta duración. Reitero que noto una contradicción cuando se afirma que el país crece producto de la situación internacional y que el puerto crece como resultado de la Ley de Puertos. Evidentemente, las circunstancias internacionales van a afectar -ya lo están haciendo- el movimiento del puerto. Estaba leyendo cierta información sobre lo que sucede en Panamá con el tráfico marítimo, donde están sufriendo las consecuencias de una tremenda disminución del consumo norteamericano de productos chinos. Esto ha provocado una crisis enorme en todos aquellos sectores que habían invertido muy fuertemente en la ampliación del Canal de Panamá.

Hay que tener en cuenta que la mayoría de la gente no advirtió tempranamente -como sí lo hizo alguna otra- que en Estados Unidos había una enorme burbuja financiera inmobiliaria que estaba provocando un boom de consumo que en algún momento iba a explotar. Esto no sucedía solamente en Estados Unidos sino también en otros países. Por lo tanto, lo más importante son los desarrollos autónomos y nacionales -como dijo el señor Senador Heber- más allá de que las inversiones extranjeras directas tienen que venir -y deben venir- pero inscriptas en esos desarrollos. Eso tiene que ser el eje de cualquier proyecto de país y no debe permitirse una inversión extranjera indiscriminada que se establezca donde a ella le guste, sin mayores controles por parte del Estado y sin políticas sectoriales que permitan encauzarla en el mejor sentido de la palabra.

Como recordarán los señores Senadores, cuando discutimos la reforma tributaria se logró introducir en el proyecto original un elemento que mucho nos alegró: premiar con mucha más fuerza, con deducciones impositivas, a aquellas inversiones extranjeras que fueran al interior del país y que generaran empleo. ¿Por qué? Porque en la Ley de Promoción y Protección de Inversiones que aprobó este Parlamento -menos quien habla-, se eliminaban los requisitos de desempeño que, justamente, son los que están vinculados a la transferencia de tecnologías, a la ubicación en determinada zona que al país pueda interesarle y a la generación de determinados puestos de trabajo. Fue uno de los aspectos que más nos dolió porque se elimina de ese Tratado de Protección de Inversiones cualquier tipo de requisito de desempeño: lógicamente, los que no le convienen a las trasnacionales que vienen pero sí al país que las recibe.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede continuar el señor Senador Heber.

SEÑOR HEBER.- Señor Presidente: pensé que el señor Senador Lorier iba a cuestionar más mis palabras, pero veo que no. En ese sentido, volvemos a decir que hemos cambiado el tono de discusión y los objetivos.

¿Cómo vamos a estar en desacuerdo con que en el interior del país se radiquen inversiones y que estas sean competitivas? Ese es, justamente, el otro tema al que nos queríamos referir. Nuestro puerto tiene que ser, además, eficiente y barato, por cuanto debemos tener ojos en la Administración para que el costo de la ineficiencia, producto de los cánones que se empiezan a cobrar y a trasladar, no signifique una carga de más en la producción porque lo termina pagando el usuario. Otro de los problemas que se desprenden de este proyecto de ley y que cambian sustancialmente el costo, es dónde se va a hacer la inversión. Si se hace en determinada zona del puerto, puede costar US$ 100:000.000 menos que si se hace en otra. Por lo tanto, este no es un tema que deba figurar en un proyecto de ley y por eso no lo entendemos. Si nosotros estuviéramos en la Administración, no hubiéramos mandado un proyecto de ley, sino que hace ya un año habríamos otorgado la subasta. Vuelvo a decir que no hay nada más transparente ni más capitalista en el mundo que una subasta, porque es por precio y no por canon, por alquiler. El tema del canon es otro, señor Presidente, y tiene que ser variable porque si mañana tenemos competencias muy duras de otros puertos de la región, tendremos que bajar los costos

y si tenemos una playa de contenedores, por ley deberemos votar otra norma para bajarlos. Son coyunturas que no sabemos cómo se pueden dar en el futuro. Eso es propio de la Administración. No cometan el error de votar, por ley, un canon que no ayuda a esta Administración o a las que vengan; repito: no nos va a ayudar tener un canon por ley. Debemos dejar a la Administración esa ductilidad de poder bajar o subir, producto de la competencia regional. Tenemos competencia regional y está claro que en eso hemos avanzado mucho porque coincidimos en la visión respecto de lo que hay que hacer y de lo que tiene que ser el Uruguay. Eso no es poca cosa, máxime cuando en el pasado no habíamos coincidido en esa visión y hoy sí. ¿Hemos cambiado nuestra opinión? No, señor Presidente, nosotros seguimos diciendo lo mismo que cuando trajimos la Ley de Puertos. Señalamos que nuestro puerto es competitivo para con la región y que estábamos laudando aquella lucha de puertos que históricamente tiene nuestro país con Buenos Aires. Es verdad cuando se afirma y se reclama que nunca se hizo el puerto de aguas profundas y que hace años se viene hablando del tema. Eso tampoco se llevó a cabo en esta Administración. ¿hubo una solución en esta Administración sobre el tema del puerto? ¿Por qué no la hubo? ¡No acusemos, cuando estuvimos cinco años en la Administración con mayoría absoluta como para haber hecho todo lo que se quiso, sin los ojos de la oposición en la ANP! Nosotros, el Partido Nacional, también estuvimos cinco años y bastante hicimos en ese tiempo, pues todavía se sigue hablando y después de 18 años se ven y se reconocen los beneficios de nuestra Administración. No se puede decir que además de revolucionar y modificar el Puerto de Montevideo, también debíamos hacer el puerto de aguas profundas. Que eso lo contesten la Administración que nos sucedió y la actual. Nosotros no tenemos que responder a esa interrogante, porque se nos está pidiendo más de lo que nos corresponde.

Por otro lado, se ha cuestionado el tema del tren. Nosotros hemos hecho planteos hasta el cansancio en el sentido de que el Estado tiene que invertir en vías y liberar el tren para que pueda ser parte de la logística portuaria. No aceptamos que se nos acuse de lo que en aquel momento hizo el gobierno del Partido Colorado, porque ni siquiera estábamos en coalición sino que se trataba de un gobierno de entonación nacional. En esa época teníamos a un gran Canciller como es el contador Enrique Iglesias, a quien menciono no por ser blanco -que lo es-, sino por ser un hombre conocido a nivel internacional. Se habló de gobernabilidad y cuando el Diputado José Díaz hizo la primera interpelación en la Cámara de Representantes por el tema del tren, oportunidad en la que inmediatamente asistieron los Ministros de Transporte y Obras Públicas y de Trabajo y Seguridad Social -Jorge Sanguinetti y Fernández Faingold, como me acota el señor Presidente- para defender la posición del Gobierno, el Partido Nacional votó una moción totalmente distinta a la de censura que planteaba el miembro interpelante y a la del Gobierno. Entonces, pedimos que no se pretenda tildarnos como responsables. Hicimos esfuerzos; creemos que en los cinco años de gobierno del Partido Nacional se hicieron más que esfuerzos por tratar de solucionar muchos de estos temas, pero no nos entendimos -ni nos entendemos- con las etiquetas. Cuando se nos trata de etiquetar en el sentido de que actuamos en función de una teoría económica o de otra y no se mira la idea, nunca nos vamos a entender. A pesar de no votar el proyecto de ley por estos inconvenientes que hemos señalado, hoy nos hemos comprendido y vemos que hay grandes objetivos que señalan que, en el largo plazo, podremos entendernos. Eso no es poca cosa y es, además, un avance positivo de la discusión que hemos tenido en esta mañana en base a bosquejar geopolíticamente cómo va el país, hacia dónde tiene que apuntar, dónde se tiene que invertir y qué se debe arreglar para ser más competitivos todos los días.

Por todo esto, me alegro señor Presidente. Nos hemos pasado cuentas del pasado, ¡claro que sí! ¿Se pretende que yo, que he aguantado todas las discusiones y acusaciones de tormentas, rayos y truenos que iban a pasar, hoy me quede en silencio? No se me puede pedir eso. ¡No puedo pasar en silencio! ¿No puedo decir que hay Senadores de esta organización política, el Frente Amplio, que dijeron que este proyecto de ley era altamente inconveniente para la nación, para sus trabajadores y para la gran mayoría de los ciudadanos? Eso se sentenció con letras de oro, que deberíamos marcar. Ocurrió todo lo contrario y lo reconocemos; lo reconocemos a través de este proyecto de ley. Fue una buena idea y una gran ley que abrió posibilidades de desarrollo y que se potenció en este Gobierno catapultando al puerto hacia una verdadera revolución positiva. Así es el Partido Nacional: revolucionario en esencia pero positivo, que mira para adelante cambiando y no enfrentando a los uruguayos unos contra otros, sino uniendo al país detrás de su puerto, de su producción y de su capital que, aunque sea poco o mucho, tendremos que asociarlo con los trabajadores para que de alguna manera se genere el desarrollo y el empleo que el Uruguay está pidiendo. Ahí es donde siempre se nos va a encontrar, señor Presidente, en una labor positiva, procurando tener un puerto más eficiente y desarrollado, bajo la égida de la libertad y del control del Estado -naturalmente- para que no haya abusos monopólicos ni posiciones dominantes que son altamente inconvenientes para nuestro país.

Es cuanto teníamos que expresar, señor Presidente.

SEÑOR FERNANDEZ HUIDOBRO.- Pido la palabra para contestar una alusión.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR FERNANDEZ HUIDOBRO.- Quiero pedir disculpas por haberme retirado de Sala apremiado por ciertas necesidades y, además, por haber tenido que atender a camaradas que había citado a mi despacho pensando que a las 13 y 30 esta reunión estaría terminada. De paso, pido disculpas al señor Senador Heber porque no hubo otros motivos para no estar aquí. No obstante, mientras tanto escuché atentamente sus palabras.

Por otro lado, brevemente quiero hacer otra aclaración. Cuando necesito saber de economía, consulto a los capitalistas, porque me cansé de preguntar a los economistas de izquierda, que son excelentes docentes de la Universidad pero no tienen auto, lo que demuestra que de economía no saben mucho.

SEÑOR COURIEL.- Siempre tuve auto, señor Senador.

(Hilaridad)

SEÑOR FERNÁNDEZ HUIDOBRO.- Esos economistas capitalistas me enseñaron, incluso en este tema de la terminal de contenedores, que en el capitalismo -no en el socialismo y ni siquiera en el Gobierno del Frente Amplio- tener el 20% de las acciones de cualquier cosa es ser un total "nabo". Es una lección que recibí del capitalismo. Después de aprenderlo, lo enseñé a muchos amigos capitalistas: "¡No vayas a ser socio minoritario de nada! Te hacés cargo de todas las responsabilidades y no tocás el más mínimo ni el más modesto pito en esa sociedad". Esta izquierda moderna -de las mejores del mundo- que es el Frente Amplio aprendió de esa lección, es decir, aprendió cómo lidiar en el marco del capitalismo recibiendo lecciones de los propios capitalistas amigos, que los tiene. Entonces, somos el 50% más uno, o nada. Y eso ha dado lugar a muchas desgracias en el seno del capitalismo.

El señor Senador que me aludió, que es un asiduo lector de mis contratapas -uno de los pocos que tengo, para desgracia de la humanidad, porque tendrían que ser más-, me descontextualizó totalmente, porque respondí a un ataque de la campaña electoral. Si bien esta no es algo malo, sino que es buena, hermosa y democrática, se produce fuera de estas paredes y en este ámbito estamos para trabajar en otros temas. No debemos confundir la caña de bajar higos con el amor.

Reitero que el señor Senador me descontextualizó, porque yo contestaba un ataque de campaña electoral. De algún modo, la posición "retardataria" o "atrasante" que implicaba la frase "El 1º de marzo, el nuevo Gobierno…", provino de la campaña electoral y estaba destinada a todo el Espacio 609 -hablemos claro-, que fue el que la propuso. Hay un grupo de compañeros que viene estudiando este tema a conciencia, profundamente y sudando, es decir, trabajando mucho para tratar de entenderlo y mejorarlo.

No podía quedar en silencio ante un ataque como el que se produjo, máxime si se hace desde la tapa de un semanario, que es como una pegatina, porque desgraciadamente nuestro pueblo no tiene plata para comprar los semanarios, pero lee -porque le gusta- sus tapas.

(Suena el timbre indicador de tiempo)

-De la misma forma, yo descontextualizaría si hoy dijera que todo el Partido Nacional "tomó perfume"; le haría una agresión que no merece. Cada cosa en su lugar, en su momento y en su contexto. No se puede decir que la contratapa que escribí muestra que el trámite parlamentario es demasiado acelerado. No es así; escribí la contratapa defendiendo mi persona y la de otros compañeros de un ataque de campaña electoral. Además, dije: "No electoralicemos este tema porque hacemos un grave daño".

No se trata de una etiqueta, señor Presidente; el señor Senador Heber es un apóstol del capitalismo y lo ha demostrado en su última oratoria. Diría más: parece el Apóstol San Pablo del Capitalismo. No puede decir que le colgamos una etiqueta. Es un procapitalista en un país en el que ambos partidos tradicionales, en mi modesta opinión, apenas llegaron a construir un protocapitalismo, ya que en ese sentido nuestro país todavía está más o menos en la Edad Media. Como decía el contador Damiani -que era un dirigente de quien habla en el plano deportivo-: "En este país no hay ricos, hay riquitos". Por lo tanto, los dos Partidos que gobernaron este país -el Partido Nacional gobernó 14 ó 15 años y el Frente Amplio cinco, respectivamente; en realidad, a este país lo gobernó el Partido Colorado- no llegaron a construir un capitalismo. Si bien admito que puedo estar equivocado, en realidad, estamos ante un capitalismo burocrático, un capitalismo de Estado, en fin, lo que todos conocemos. Quiere decir que si una persona es objeto de ese mote, es apóstol del capitalismo que reina en el mundo. En el plano personal, me propongo derrocarlo, aunque creo que ya caducó moral y éticamente. Sería incapaz de defender una propuesta social y económica que en el mundo tiene a tanta gente en la pobreza y que provoca cantidad de guerras y desgracias, porque está moralmente liquidada; triunfará, gobernará y dominará, pero no convencerá. No puedo creer que un hombre tan joven como el señor Senador Heber pueda defender ese modelo que ha provocado tanta tragedia en el mundo.

Yo creo en Dios, señor Presidente…

SEÑOR PRESIDENTE.- Yo creo en el Reglamento, señor Senador, y su tiempo ha finalizado hace ya unos instantes.

SEÑOR FERNÁNDEZ HUIDOBRO.- Entonces, voy a tratar de finalizar mis comentarios.

Por creer incluso en el de los ateos -que es otro-, jamás podría defender el capitalismo; el que existe hoy, realmente es indefendible.

Nada más. Muchas gracias.

SEÑOR HEBER.- Pido la palabra para contestar una alusión.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Senador Heber para contestar una alusión de una alusión que él hizo. La Presidencia ruega que no se hagan más alusiones, ya que no hay más oradores anotados y el Miembro Informante,

señor Senador Vaillant, hará una última exposición antes de que pasemos a votar el proyecto de ley.

SEÑOR HEBER.- Señor Presidente: cuando se me asigna el rol de apóstol, al menos me asiste el derecho a decir cuál es mi papel. Es importante ser apóstol, porque uno participa de una labor dirigencial -no apostolar- y evangelizadora -no se trata de una crítica-, pero no del capitalismo. Me parece que es demasiado tildarme de apóstol del capitalismo; lo soy de la justicia social y de la realidad del mundo. Creo que cuando la gente nos vota y nos ubica en este lugar, no lo hace para cuestionar el mundo. Si vamos a cuestionar el mundo, quizás un día debamos ponernos a filosofar en la esquina o en un boliche e idear cuál es el que realmente queremos. Seguramente no es el que existe, pero en este ámbito estamos para avanzar en lo que hay. ¿Qué es lo que hay en el mundo? ¿Dónde está el socialismo? Confieso que no lo veo tal como se nos dice.

Con respecto al posible avance en el capitalismo, creo que debemos apuntar en ese sentido. ¿Acaso socializándolo? ¡Claro que sí! Pero eso no es socialismo, sino avanzar en el capitalismo. Ahora bien, si por querer avanzar y socializar mucho del capital o porque no lo cuestiono algunos señores Senadores ponen a mi persona el mote de "apóstol del capitalismo", digo que si quieren cuestionar al mundo como es no deben hacerlo aquí, sino en el boliche de la esquina; así conformaríamos la mejor sociedad, en donde todos ganaríamos mucho y viviríamos mejor, en la que no habría pobres ni explotados, ni tampoco miseria.

A veces me gusta filosofar, señor Presidente. Sin embargo, los blancos somos pragmáticos, y si nos colocan acá para ser revolucionarios en un medio en el que hay capital, pensamos que debemos avanzar en ese sentido y lograr que las inversiones vengan a nuestro país y no que nuestros muchachos y la mano de obra se vaya al exterior. Estamos siendo desangrados como país, porque se nos van nuestros trabajadores. Es lo que más hemos exportado en los últimos años, tanto en este Gobierno como en los anteriores, porque el capital los emplea y los explota en el exterior, ya que no les paga seguridad social y reciben retribuciones menores. No quiero eso para los uruguayos; quiero que el capital se radique en nuestro país a los efectos de que no tengamos que exportar trabajadores. ¿Eso es ser apóstol del capital? No, es ser apóstol de los trabajadores, que consiste, precisamente, en importar oportunidades. Lo señalo porque quizás el mayor error del Gobierno del Partido Nacional fue no hablar tanto de los trabajadores y hacer más por ellos, ya que en ese período los trabajadores participaban de un 40% del total de la riqueza que había en el país, y hoy, con un Gobierno que dice defenderlos, participan únicamente del 25% de esa riqueza. Prefiero quedarme como apóstol del capital, con un país capitalista en el que los trabajadores participan de un 40% de la riqueza y no solamente de un 25%, como sucede hoy.

Muchas gracias, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Para realizar la intervención final que establece el Reglamento, tiene la palabra el Miembro Informante, señor Senador Vaillant.

SEÑOR VAILLANT.- Señor Presidente: normalmente, en estas ocasiones en que culmina un debate y se confrontan distintas opiniones frente a un tema, la labor del Miembro Informante en su intervención final debería ser tratar de encontrar mecanismos para resolver diferencias, tomar las propuestas alternativas presentadas por la oposición y ver en qué medida el saldo final de la reunión es constructivo y positivo. Debo señalar que en esta oportunidad no estoy en condiciones de efectuar un planteo que intente hacer un resumen para unificar nuestras posiciones. No lo estoy porque, con toda franqueza, me ha costado mucho entender las verdaderas razones por las cuales los sectores de la oposición no acompañan este proyecto de ley, o sea, las razones que los llevan a votar en contra de esta propuesta, en general y en particular. Y me cuesta entenderlas porque, en definitiva, más allá de los planteos de procedimiento -sobre los cuales ya discutimos y no los voy a reiterar-, no existen argumentos válidos para oponerse a este proyecto de ley, ni tampoco he escuchado alternativa alguna que pretenda modificarlo para que pueda ser votado por quienes manifestaron que no lo van a hacer. Por lo tanto, me resulta muy difícil hacer una síntesis.

Sin embargo, sí voy a referirme a algunos de los planteos que se hicieron con mayor énfasis y que, eventualmente, pueden ser considerados como razones que justifican el voto negativo. En primer lugar, todos se han manifestado de acuerdo con que la terminal de contenedores es necesaria -eso está fuera de discusión- y con que debe hacerse con inversión privada. En eso todos hemos sido contestes. Creo que también estamos de acuerdo con que no debe haber participación accionaria por parte del Estado. Todos estamos de acuerdo, además, con que el Estado uruguayo tiene derecho a construir una nueva terminal de contenedores. Quiero manifestarlo con firmeza, para que quede clara constancia de ello en la versión taquigráfica: ¡todos estamos de acuerdo con que el Estado uruguayo tiene derecho a construir una nueva terminal de contenedores y con que eso no viola ningún contrato ni ningún compromiso contraído con anterioridad!

¿En qué no estamos de acuerdo? He notado que entre las pocas cosas con las que no estamos de acuerdo está el que la oposición plantea que algunas cosas que figuran en la ley -particularmente el canon- deberían estar en la reglamentación y no en ella. Francamente, he tratado de recordar instancias políticas en las que la oposición reclamara que algo estuviera en la reglamentación y el Gobierno lo incluyera en la ley, y no las encuentro. Normalmente sucede lo contrario: el Poder Ejecutivo quiere tener la discrecionalidad y la oposición no quiere que la tenga; por eso pretende incluirlo en la ley en lugar de que quede librado a la reglamentación. En esta ocasión, nosotros, para dar mayor transparencia, sentimos y creímos -y estoy convencido de ello- que debíamos incluir en la ley los puntos que allí figuran y no dejarlos librados a la reglamentación. Sin embargo, no se ha coincidido con esa postura.

Uno de los argumentos que se esgrime para cuestionar que el canon esté en la ley es que si se lo incluye en la reglamentación permitirá una mayor flexibilidad en el futuro, o sea, en la eventualidad de que una crisis provoque una baja en las utilidades y finalmente haya que disminuir su precio. Entonces, la argumentación es que establecerlo en la ley no permite esa flexibilidad, cuando en la reglamentación sí lo permitiría. En realidad, eso no es cierto, porque el canon se fija en la subasta; lo que se establece en la ley es un valor mínimo. Pero aunque no estableciéramos un mínimo en la ley y ello quedara librado exclusivamente a la reglamentación, y aunque tampoco figurara en la reglamentación sino que surgiera simplemente de la subasta, no formando parte de la ley ni de la reglamentación, sino de un contrato, este tampoco puede ser modificado, porque si se modificara lo que surge de una subasta, los demás contendores podrían plantear una situación de inequidad, porque al ganador se le modificaría la oferta que realizó para ganar. Por lo tanto, no es cierto que si no incluimos el canon en la ley y sí en la reglamentación, o no incluimos un valor mínimo, se vaya a dar flexibilidad; no es verdad. El canon no va a surgir de la ley ni de la reglamentación, sino de las ofertas que hagan quienes se presenten a la subasta, y eso no es modificable salvo en los aspectos que la propia ley admite, es decir, en su actualización en base a determinada paramétrica que sí figuran en la reglamentación.

Por otra parte, es importante señalar algo que se ha dicho sobre ese mismo canon. Se ha manifestado que es alto y que deja fuera de competencia a algunas empresas. En principio, quiero aclarar que cuando nuestro país realiza una subasta y para ello establece un canon mínimo, está pensando en que ese valor sea beneficioso para la sociedad y no para las empresas. Por supuesto, hay que llegar a un equilibrio que permita al Estado concretar el proyecto y, a la vez, que haya oferentes que participen de la subasta.

Quiero señalar las razones por las cuales se estableció un canon mínimo de US$ 1:200.000, que arroja un canon variable de aproximadamente US$ 12 por TEU. Ese valor no fue fijado en forma arbitraria ni porque se le haya ocurrido a alguien, sino que es fruto de un serio estudio y de un plan de negocios, elaborado particularmente por la Administración Nacional de Puertos y por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Naturalmente, este plan de negocios no es de conocimiento público, porque las empresas deben hacer su propio plan de negocio para luego competir entre ellas. Lo que hizo la Administración Nacional de Puertos fue concebir un plan de negocios como si fuera a construir ella misma, para conocer la rentabilidad y los posibles valores de un canon. Me voy a permitir transmitir alguna información que creo importante al momento de justificar el monto de US$ 12 para el canon mínimo. Tal como dije hace un momento, el valor que se cobra en la actual terminal de contenedores por cargar un contenedor con productos de exportación nacional en un buque, es de aproximadamente US$ 170, mientras la operación de carga y descarga de un contenedor en tránsito sale US$ 120. Eso ya lo he dicho, pero ahora quiero decir que en el plan de negocios establecido por la Administración Nacional de Puertos se diferencian diversos escenarios. En uno de ellos el valor del canon es de US$ 7,5, o sea, sensiblemente menor al actual. Partimos de la base -y en eso creo que todos coincidimos- de que sería una barbaridad desde el punto de vista de nuestros intereses, así como ante un eventual juicio, fijar a la nueva empresa que va a competir un canon inferior al que tiene la actual Terminal Cuenca del Plata.

SEÑOR PENADES.- ¿Me permite una interrupción, señor Senador?

SEÑOR VAILLANT.- Con mucho gusto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede interrumpir el señor Senador.

SEÑOR PENADES.- Señor Presidente: como he estado alejado del trabajo realizado por la Comisión, quisiera formular una pregunta al señor Miembro Informante. En esta última intervención ha hecho una referencia a un plan de negocios elaborado por la Administración Nacional de Puertos y quisiéramos saber de qué se trata, porque no conocemos ningún plan de negocios en ese sentido. Quizás el señor Miembro Informante esté manejando información de la que la oposición no dispone -ya hemos consultado al señor Senador Antía al respecto-, y tal vez ese sea uno de los elementos determinantes de nuestro voto en contra a este proyecto de ley.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede continuar el Miembro Informante, señor Senador Vaillant.

SEÑOR VAILLANT.- Señor Presidente: la información que estoy brindando surge de un plan de negocios que hizo la Administración Nacional de Puertos que, tal como he señalado, no es público -pero tampoco es secreto-, en tanto y cuanto cada empresa luego tendrá que elaborar su propio plan de negocios. Además, en base a este plan de negocios surge el valor mínimo del TEU que se establece en la ley. Lo cierto es que hasta el momento no había habido ningún cuestionamiento por parte de los Legisladores de los demás partidos en cuanto al canon mínimo que se estaba estableciendo; este fue cuestionado por una de las empresas interesadas en competir, aduciendo que, de acuerdo con sus intereses, dicho canon no permitía la viabilidad del proyecto. Ante el argumento planteado de que el canon establecido por ley no permite la viabilidad del proyecto, ahora pretendemos demostrar que sí la permite y queremos explicar por qué la Administración fijó esos valores. En ningún momento se interrogó a la Administración acerca de por qué ponía esos valores, ni por parte de ustedes ni por nosotros, sino que lo tomamos -por lo menos en nuestro caso- como válido, por tanto y cuanto la responsable de esa tarea en el Poder Ejecutivo es la Administración Nacional de Puertos. Por ese motivo, los valores y los informes que nos presentan para nosotros son válidos.

Para dar mayores certezas, quisiera referirme a una parte

del plan de negocios. Como señalaba anteriormente, este plan de negocios establece distintos escenarios: uno con el canon mínimo a US$ 7,50; otro con el canon a US$ 12; otro a US$ 13; otro a US$ 14 y otro a US$ 20 por TEU. Además, toma como base que la empresa que va a construir la nueva terminal obtendrá el 100% del capital mediante préstamos, es decir, que no ponga capital propio. Asimismo, establece que tenga que pagar un interés del 7% anual, que es alto. Toma en cuenta que no tenga ni un año de gracia para pagar el préstamo y que deba amortizarlo en su totalidad en diez años, es decir, la tercera parte de la extensión del contrato. Finalmente, toma en cuenta que el crecimiento del movimiento de contenedores en el país sea la mitad del que ha habido en los últimos veinte años, en los que el promedio ha sido del 15% para arriba; aquí se toma como valor un crecimiento del 8%. En base a estos elementos, cuando vamos a la columna en la que se establecen claramente las inversiones que hay que realizar, que son las mismas que tienen en cuenta las empresas en este momento, aparece el siguiente dato. Con el canon a US$ 12 por TEU, tal como está planteado en el proyecto de ley, el resultado neto de la terminal al cabo de treinta años -la utilidad neta prevista para la empresa en ese lapso- es de US$ 1.033:000.000 en esta simulación y en este escenario. La rentabilidad de la Administración Nacional de Puertos -esto es lo que dicha Administración recibiría con un canon a US$ 12 el TEU- es de US$ 27:000.000. La inversión necesaria para la terminal sería de US$ 266:000.000 y la inversión que tiene que hacer la Administración Nacional de Puertos, en lo que tiene que ver con los accesos, dragados y demás, asciende a US$ 36:000.000, aproximadamente. Esto significa que, sobre la base de un canon a US$ 12 el TEU, la empresa tendría un retorno del capital invertido a lo largo de los treinta años del 13,4% anual, mientras que la Administración Nacional de Puertos tendría un retorno del 3,2%.

En la medida que avanzamos en los escenarios, esto naturalmente va cambiando y me voy a trasladar al último de los escenarios, al que podríamos imaginarnos como menos conveniente para las empresas, es decir, con un valor de canon de US$ 20 el TEU. En ese caso, la utilidad en los treinta años se reduce de US$ 1.033:000.000 a US$ 858:000.000, es decir que sigue teniendo una rentabilidad altamente positiva. En los cálculos finales, en treinta años la empresa tendría una rentabilidad del 11,3%, mientras que la de la Administración Nacional de Puertos sería significativamente superior, ya que ascendería al 25,7%.

Me pareció importante manejar estos datos, ya que es cierto que no se manejaron en la Comisión; tan cierto como que no se pidieron. La Administración Nacional de Puertos vino a la Comisión a plantearnos el valor del canon que se fijaba en el proyecto de ley para discutirlo con nosotros. A partir de allí, se cuestionó si eso se incluía en el proyecto de ley o no. Pero cuando concurrió a la Comisión una empresa que cuestionó ese valor, surgieron otros cuestionamientos.

Considero que también es importante reiterar que, aunque no fijemos un valor en el proyecto de ley, el canon que surge libremente luego de la subasta no puede ser modificado porque alteraríamos las condiciones de competencia que motivaron el contrato. Por lo tanto, la razón de flexibilidad que se argumentaba no existe.

Para terminar, quiero manifestar que sé que nos cuestionan como Legisladores del gobierno porque en esta discusión hemos tenido contradicciones evidentes. Efectivamente es así. Hemos tenido diferencias, pero no solo en este caso, sino en muchos otros y las tendremos en muchos más. ¿Por qué razón? Porque no es como dicen -creo que eso es visible- que en esta Bancada se actúa con brazo enyesado. Resulta que si venimos y votamos exactamente lo que propone el Poder Ejecutivo, se nos dice que tenemos los brazos enyesados, pero si, a partir de un proyecto de ley del Poder Ejecutivo, resolvemos inteligentemente, con preocupación y responsabilidad, hacerle modificaciones, nos cuestionan las contradicciones. Aquí no hay brazo enyesado ni contradicciones, sino una actitud responsable. Cuando tenemos a consideración un proyecto de ley, lo tratamos, lo analizamos y, si tenemos diferencias, las manifestamos y hacemos propuestas para corregirlas. No nos quedamos sin cuestionar aquellos aspectos del proyecto de ley con los que no estamos de acuerdo. Nuestra propia fuerza política sugirió todas las modificaciones que luego se tradujeron en este nuevo texto; en el mismo no hay una sola propuesta, que a lo largo del tiempo de que se dispuso -escaso o mucho- haya sido hecha por la oposición. Sencillamente no la hubo porque por distintas circunstancias, las posibilidades de los demás sectores políticos no lo permitieron. En nuestro sector, el Frente Amplio, ello sí fue posible y trabajamos con responsabilidad en este tema y las consecuencias son las modificaciones que nosotros incluimos a nuestro propio proyecto de ley. No nos sentimos avergonzados por ello, sino que, por el contrario, estamos absolutamente reconfortados.

SEÑOR MOREIRA.- ¿Me permite una interrupción, señor Senador?

SEÑOR VAILLANT.- Con mucho gusto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede interrumpir el señor Senador.

SEÑOR MOREIRA.- Señor Presidente: he escuchado con mucha atención al Miembro Informante y él señalaba que no alcanzaba a comprender las razones por las cuales el Partido Nacional y el Partido Colorado están votando en contra del proyecto de ley. Las razones son justamente las que estaba explicitando en este momento. Cuando menciona el plan de negocios de la Administración Nacional de Puertos, es como si hablara en chino antiguo, porque nosotros nunca habíamos escuchado hablar de un plan de negocios de la Administración Nacional de Puertos y trabajamos durante nueve meses en la Comisión. No sé cuántas opciones se establecen en ese plan de negocios, pero no entiendo por qué, el 15 de octubre de 2008, el ingeniero Puntigliano dijo textualmente: "Pero queremos mantener un

marco de competencia leal con la otra terminal(...) no podemos pedir a esta nueva empresa que pague más por TEU de lo que pagaría la otra". ¿Cuál era el plan de negocios? ¿Era ese y después se cambió? Todo se ha ido modificando y ahora, en el Plenario, cuando se está cerrando el debate, nos enteramos de que existe tal y cual plan de negocios. ¡Cómo pueden pedir nuestro voto para que establezcamos el valor de un canon cuando no sabemos para qué se fija dicho canon! Además, la reglamentación es previa a la subasta. Aunque en el contrato se ponga después, la reglamentación establece las condiciones generales de la subasta. Por lo tanto, la reglamentación es anterior. Además, estaba mirando el comparativo y en el artículo 6º del proyecto del Poder Ejecutivo -se mantuvo así hasta hace 15, 17 ó 18 días- se dice: "La reglamentación deberá establecer un canon a abonar a la Administración Nacional de Puertos que tendrá un componente fijo y otros componentes variables por TEU (Twenty-feet Equivalent Unit).

El canon fijo se abonará a partir del segundo año de la concesión, y su monto será igual al producido de la subasta, ajustado por las paramétricas a definir en la reglamentación.

El 100% (cien por ciento) del precio obtenido en subasta será de propiedad de la Administración Nacional de Puertos y aplicado al desarrollo de sus fines específicos, a través de inversiones en infraestructura".

Eso era todo lo que decía el proyecto que tuvimos a consideración de la Comisión durante ocho meses y medio, pero después se cambió. Entonces, se nos pide que votemos el cambio en función de un plan de negocios que no conocemos; pero ¿cómo vamos a dar responsablemente nuestro voto en esas condiciones? Preferiría que la reglamentación lo estableciera porque me imagino que la Administración Nacional de Puertos conoce todos los números de este negocio. Nosotros somos legos en la materia y apenas hemos sido Intendentes y ahora ocupamos un cargo como Senadores de la República; no somos expertos en cánones variables o fijos. Durante ocho meses y medio se nos dijo que lo bueno era lo que establecía el artículo que acabo de leer, pero luego se cambió todo, entonces, ¿cómo se nos puede pedir el voto y decirnos que votemos con tranquilidad, si no conocemos el plan de negocios ni nada? Permanentemente se están cambiando las reglas de juego porque cuando el Presidente de la Administración Nacional de Puertos concurrió a la Comisión manifestó que el canon iba a ser el mismo que el que rige actualmente para la Terminal. Sin embargo, ahora se habla de US$ 120, de US$ 12 y realmente no entiendo nada. De lo que sí entiendo es de contradicciones e incoherencias y, por eso, considero que no me pueden pedir responsablemente el voto si están cambiando la letra. Con el máximo respeto, decimos que, de pronto, es muy buena esta iniciativa, pero como no tenemos elementos de juicio para corroborarlo, no votamos porque no podemos hacerlo a ciegas. No podemos votar cambios y renovaciones permanentes y no tenemos las garantías y certezas necesarias como para que prestemos nuestro voto. Sin embargo, coincidimos en que es necesaria una nueva terminal, que hubiera sido bueno hacerlo por ley y que el desarrollo portuario es algo que debemos perseguir todos los uruguayos. Ojalá hubiera habido consenso en la clase política, pero no fue culpa nuestra el que no se haya logrado.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede continuar el señor Senador Vaillant.

SEÑOR ALFIE.- ¿Me permite una interrupción, señor Senador?

SEÑOR VAILLANT.- Con mucho gusto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede interrumpir el señor Senador.

SEÑOR ALFIE.- Señor Presidente: quisiera referirme a tres o cuatro aspectos relacionados con el resumen final del Miembro Informante.

En ningún momento expresamos nuestra preferencia porque la terminal fuera 100% privada. Es más, la experiencia anterior y las experiencias mundiales en general muestran que, cuando se le otorga al sector privado la mayoría y el sector público se queda con parte del paquete accionario, el resultado es bueno, porque siempre hay un incremento de valor para el sector público. Usualmente, lo que se paga al principio es menos y si no estimemos cuánto puede valer el 20% de las acciones en TCP, siendo que el 80% costó US$ 17:000.000. El 10% sería algo más de US$ 2:000.000, por lo que el 20% serían más de US$ 4:000.000 y estoy seguro que hoy valen bastante más. Ese es el primer aspecto que queríamos aclarar porque, en principio, se podría sobreentender que nosotros siempre apoyamos la opción del 100% privado. En realidad, mi preferencia -y no hablo por mi Partido- es por una participación donde se le da la mayoría al privado -porque, de lo contrario, no puede manejar el negocio-, pero reservando una parte al Estado. Obviamente que estoy de acuerdo con el Miembro Informante en que debe tratarse de capitales privados porque el Estado no cuenta con los recursos y además ha demostrado históricamente que no sabe manejar estos temas.

Por otra parte, debo decir que no admitimos que se diga que nuestra oposición a la ley sea meramente una cuestión del canon. Nosotros dimos más argumentos por los cuales nos oponíamos y dijimos que había cosas que estaban puestas al revés, como ser que primero se licita y después se hacen determinadas cosas. También dijimos que no compartíamos el Estado corporativista cuando hay determinadas corporaciones o *lobbies* que nombran a determinados funcionarios. Asimismo, realizamos otra serie de argumentaciones.

Con respecto al plan de negocios, como veo en la mesa

del señor Miembro Informante una hoja, creo que no se trata del plan de negocios del puerto en sí, sino de la valuación del negocio de la playa de contenedores, que tampoco conocemos.

Ahora me voy a permitir realizar una afirmación que entiendo bastante más importante. Cuando el papel lo hace un burócrata, no solo soporta todo sino que, además, el mundo suele ser demasiado benévolo y bueno, porque los riesgos no existen. Recuerdo una concesión que fue parada porque en un papel se establecía ¿cómo era posible que la tasa de rentabilidad diera 15%?, y aclaro que se trataba de algo mucho más seguro que esto. Como la concesión fue parada, tuvimos una obra detenida durante muchos años hasta que vino el Estado a culminarla. No sé cuáles son las tasas de rentabilidad que se manejan en el sector, pero voy a dar mi experiencia. Usualmente, cualquier emprendimiento debe tener una rentabilidad esperada por el privado no menor al 20% porque, de lo contrario, los riesgos son demasiado grandes. Si la rentabilidad es del 11% o del 13%, me reafirma que vamos camino al fracaso porque eso solo lo puede ver alguien que hace la comparación con el precio de un bono, que a estas alturas rinde 9% o 10% y que casi no tiene riesgos. Sin embargo, este emprendimiento tiene riesgos inherentes al negocio por la economía mundial y riesgos de competencia. Además, existe el riesgo de que el país no realice ciertas obras de infraestructura y por tanto el proyecto se termina afectando. Entonces, sin conocer el plan de negocios -me gustaría saber si se trata de un plan de negocios del puerto en general, o de una mera evaluación financiera de la segunda playa de contenedores- existe un número clave que es la inversión estimada. Todos sabemos lo que ha pasado con el tema de las inversiones: el Estado estima uno y cuando se presentan son tres, pero después se termina en dos o en algo por el estilo. Lo que ocurre es que ese número modifica todo y entonces, teniendo presente nuestro argumento fundamental, en cuanto a que no tenemos derecho a ir a un fracaso porque esto retrasaría demasiado los tiempos, esta tasa de retorno nos reafirma que no podemos dar nuestro voto al proyecto.

Muchas gracias por la interrupción, señor Senador.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede continuar el señor Senador Vaillant.

SEÑOR ANTIA.- ¿Me permite una interrupción, señor Senador?

SEÑOR PRESIDENTE.- El Senador dispone de tres minutos para finalizar su exposición.

SEÑOR VAILLANT.- No se la puedo conceder porque, de hacerlo, no podría redondear mi exposición.

(Dialogados)

-Nosotros hicimos referencia al valor de la inversión que surge de este documento y no contradice las opiniones que han vertido en la Comisión los posibles competidores. Aproximadamente, se trata de US$ 200:000.000 o US$ 300:000.000.

Cuando pregunté cuáles eran las razones, lo hice porque no las comprendía y con franqueza debo decir que todavía no las acabo de entender, como para oponerse a un proyecto de esta envergadura, aunque es válido.

Finalmente, habrá una prueba. Entre el 1º de marzo y el 1º de junio se va a realizar una subasta, de acuerdo con lo que esta ley establece. Dicha subasta puede tener como corolario el éxito o el fracaso y lo asumimos. Si es cierto que la propuesta que realizamos no es viable y que haber puesto como canon mínimo de la subasta US$ 1:200.000 la hace inviable, lo que va a suceder es que nadie se va a presentar; entonces, reconoceremos nuestro fracaso. Por el contrario, si es como nosotros decimos, lo que va a suceder es que van a participar varias empresas y que el precio mínimo de la subasta de US$ 1:200.000 va a ser superado. Por el bien del país, espero que todos apostemos a que se dé esta última opción, más allá de las posiciones vertidas en este recinto.

Muchas gracias, señor Presidente.

SEÑOR PENADES.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR ANTIA.- ¿Me permite una interrupción, señor Senador?

SEÑOR PENADES.- Con mucho gusto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede interrumpir el señor Senador Antía.

SEÑOR ANTIA.- Señor Presidente: nos hubiera gustado conocer el plan de negocios. Es más, en la última sesión, el señor Senador Moreira y quien habla planteamos la necesidad de recibir otras opiniones, incluida la de la Administración Nacional de Puertos, y nos dijeron que no, que ya estaba votado. Entonces, si el Partido de Gobierno no quiere mostrar el plan de negocios, que se haga responsable por el éxito o el fracaso de una posible subasta. Nosotros creemos que fue un procedimiento erróneo y no entendemos por qué a último momento se quiere apurar su votación, pasándole incluso las responsabilidades al próximo Gobierno. Una ley se modifica con otra ley, y si hay que hacerlo, las nuevas mayorías lo harán si lo consideran pertinente.

Nada más. Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar en general el proyecto de ley sustitutivo.

SEÑOR VAILLANT.- Pido la palabra para una aclaración.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR VAILLANT.- Señor Presidente: quiero aclarar que estamos votando el proyecto de ley con las modificaciones, y no el que vino de la Comisión.

SEÑOR PRESIDENTE.- Así es, señor Senador. Creo que fui bastante claro al expresarlo.

Se va a votar.

(Se vota:)

-16 en 24. **Afirmativa.**

SEÑORA DALMAS.- Pido la palabra para fundar el voto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra la señora Senadora.

SEÑORA DALMAS.- Señor Presidente: como ha quedado claro, para el Uruguay es imprescindible tener una segunda Terminal de Contenedores, y es por esa razón, además de sus bondades, que hemos votado este proyecto de ley. Creemos que este es un momento oportuno para hacerlo y que tenemos la oportunidad de disponer de la infraestructura portuaria para consolidar Montevideo como un centro regional de distribución de mercancías en un rubro que permanentemente crece, incluso atravesando en forma bastante estable la terrible crisis económica que vivió el país en el 2002.

También lo hemos votado porque es imprescindible que esta Terminal se realice en forma adecuada, por medio de privados, en una segura competencia con la primera Terminal, que ya está instalada, favoreciendo así la excelencia del servicio, la competencia y la competitividad de nuestro Puerto de Montevideo.

Asimismo, apoyamos este proyecto porque ha tenido un largo y pormenorizado estudio, empezando por el que realizó el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la Administración Nacional de Puertos, y siguiendo por el que realizó el Parlamento durante meses. En este tiempo han surgido algunas modificaciones que creemos han mejorado sustancialmente el proyecto en beneficio del país.

Por último, quiero dejar constancia, estrictamente en el contexto de la discusión de este proyecto de ley -como lo mencioné en la Bancada de Senadores del Frente Amplio-, de que seguimos sin compartir la idea de que la dilación de la fecha de ejecución de la subasta acarree beneficios en el sentido de la transparencia o de las garantías futuras para la concreción de este proyecto. Creemos que sería mucho más natural seguir el proceso luego de aprobada la ley, preparar las bases para una subasta y realizarla en el momento que se considere conveniente. En mi humilde opinión, ese momento no debe ser forzosamente después de la asunción del futuro Gobierno. Obviamente, acatamos lo que piensa la mayoría de nuestra Bancada y votamos afirmativamente esta iniciativa.

SEÑOR PRESIDENTE.- En discusión particular.

SEÑORA XAVIER.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra la señora Senadora.

SEÑORA XAVIER.- Señor Presidente: solicito que la Secretaría incorpore al proyecto de ley la referencia de las fechas en las leyes citadas. A su vez, formulo moción en el sentido de que se suprima la lectura, se voten en forma conjunta los artículos 1º y 2º y luego el resto del articulado en bloque.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar la moción formulada por la señora Senadora.

(Se vota:)

-24 en 25. **Afirmativa.**

En consideración los artículos 1º y 2º.

SEÑORA DALMAS.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra la señora Senadora.

SEÑORA DALMAS.- Señor Presidente: en el artículo 2º debería decir: “Cométese”, en lugar de: “Cométase”.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no se hace uso de la palabra, se van a votar los artículos 1º y 2º, con la corrección que acaba de hacer la señora Senadora.

(Se votan:)

-26 en 26. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

SEÑOR DA ROSA.- Pido la palabra para fundar el voto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR DA ROSA.- Señor Presidente: en la mañana y tarde de hoy hemos presenciado un interesante y jugoso debate en el que se han abordado desde temas concretos y específicos de la ley hasta temas ideológicos y filosóficos, lo que ha sido muy enriquecedor.

En particular, en lo que refiere al artículo 2º, se reflejó una interesante coincidencia -que yo rescato- por encima de las diferencias políticas y de los reproches hacia el pasado. A veces es bueno señalar las coincidencias hacia el futuro, porque es la historia que tenemos que construir por delante. En ese sentido, me parece muy interesante rescatar este artículo, aun cuando es una norma programática que consagra, concreta y específicamente, la voluntad de este Parlamento y de este Senado en particular de establecer normas referidas a la realización de los estudios necesarios para la instalación de un puerto de aguas profundas en las costas del departamento de Rocha. Este es un tema que quienes rondamos los cincuenta años comenzamos a oír cuando éramos muchachos de quince y sobre lo cual mucho se ha escrito. Recuerdo las páginas escritas por Quagliotti de Bellis en el Diario *El País* hace muchos años, en las que se hablaba de este tema; el señor Senador Fernández Huidobro también hacía referencia al proyecto del ingeniero Giannattasio como Consejero de Gobierno y después como Ministro de Transporte y Obras Públicas, quien planteaba la necesidad del puerto de Rocha y de la transformación de una ruta que cruzara el país y conectara el litoral con el este del país, dando salida a buena parte de la producción hacia ese departamento, todo lo que nos parece muy importante.

Nos hubiera gustado que este artículo tuviera una mayor contundencia y que específicamente creara un ámbito o una Comisión Especial que se abocara al estudio de este tema en determinado plazo. Tarde o temprano, esta misma coincidencia que se ha reflejado hoy en lo que tiene que ver con las intenciones, nos va a reclamar a todos la necesidad de contar con un puerto de aguas profundas, porque es vital no solo para el desarrollo del Uruguay, sino para el conjunto de la región. Incluso, es necesario el enclave de un puerto en esa zona para el desarrollo o para la salida de productos desde el sur de Brasil, del Estado de Río Grande. Lo que los uruguayos o las nuevas generaciones no podemos o no debemos permitir -en aras, incluso, del debate largo y profundo sobre el pasado que aquí hemos tenido- es que dentro de unos pocos años las costas del Estado de Río Grande del Sur se pueblen de determinado tipo de puertos que terminen siendo salida para buena parte de nuestra producción del norte y del este del país, mientras que nosotros seguimos discutiendo aspectos ideológicos y si debemos aceptar capitales o no, cuando todos sabemos que, de alguna manera, estamos llamando al capital a formar parte de este proceso de construcción; precisamente, este proyecto de ley busca eso. Además, por sobre todas las cosas, debemos tener una visión histórica del pasado pero para proyectarla hacia el futuro. Por eso he votado este artículo y hubiera deseado, repito, una mayor contundencia en cuanto al objetivo concreto de llevar adelante este proyecto.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se van a votar los artículos 3º a 10 inclusive.

(Se votan:)

-16 en 25. **Afirmativa.**

Queda aprobado el proyecto de ley, que se comunicará a la Cámara de Representantes.

(Texto del proyecto de ley aprobado:)

"ARTICULO 1º.- Declárase la importancia de la política nacional de puertos que constituye un objetivo esencial y prioritario para el desarrollo económico y social del país, en el marco de un proceso orientado a promover y apoyar su eficiente y competitiva inserción e integración en los mercados regionales e internacionales.

ARTICULO 2º.- Cométese y autorízase al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través de la Dirección Nacional de Hidrografía y en coordinación con la Administración Nacional de Puertos, a realizar los estudios, gestiones y trámites convenientes o necesarios para establecer la factibilidad jurídica, técnica y económica de la instalación de un futuro puerto comercial de aguas profundas en el departamento de Rocha.

ARTICULO 3º.- Cométese y autorízase a la Administración Nacional de Puertos a constituir por sí sola una sociedad anónima con acciones nominativas que tendrá por objeto la construcción, administración, conservación y explotación de una nueva terminal de contenedores en el Puerto de Montevideo por un plazo de 30 (treinta) años, en las condiciones establecidas en la presente ley y en la reglamentación de la misma por parte del Poder Ejecutivo. Dicha reglamentación también establecerá el capital contractual de la sociedad a constituirse, no requiriéndose en esta etapa ninguna suscripción ni integración mínima.

ARTICULO 4º.- Esta sociedad anónima formalizará un contrato con la Administración Nacional de Puertos, por un plazo de 30 (treinta) años, a efectos de establecer los términos y condiciones que regirán la concesión para la construcción, administración, conservación y explotación de la nueva terminal, en un todo de acuerdo con lo establecido en la presente ley y su reglamentación. En dicho contrato la Administración Nacional de Puertos establece-

rá mecanismos para mitigar posibles impactos negativos sobre el empleo, relacionados con la adjudicación de una nueva terminal de contenedores. El contratista deberá contar en su plantilla de empleados con al menos un 70% (setenta por ciento) de residentes en Uruguay.

Al finalizar el plazo contractual la Administración accederá a la plena disposición del área otorgada, los bienes, construcciones e instalaciones fijas o móviles.

El contratista dispondrá de un plazo máximo de 180 (ciento ochenta) días calendario, contados a partir del término del plazo del contrato de gestión, para la entrega de las instalaciones limpias y en perfectas condiciones. Durante ese plazo se deberán tomar las providencias para proseguir con la prestación de los servicios.

En el caso que, por mutuo acuerdo de las partes, el contratista haya realizado obras o instalado equipos no incluidos en su proyecto original, que mejoren el rendimiento y nivel de servicio de la terminal y tales obras o equipos no hayan sido amortizados económicamente, el contratista recibirá de la Administración Nacional de Puertos la compensación pertinente, de acuerdo con lo que conste del cuadro de amortización de los bienes que previamente hubiera sido acordado por las partes.

ARTICULO 5º.- Cométese y autorízase a la Administración Nacional de Puertos a subastar el 100% (cien por ciento) del paquete accionario de dicha sociedad anónima, entre el 1º de marzo y el 1° de junio del año 2010, acto que se realizará a través de una de las bolsas de valores legalmente autorizadas a operar como tales por el Banco Central del Uruguay, bajo las reglas generales de las mismas y las particulares que se establecen en esta ley y en su reglamentación. A efectos de asegurar la libre competencia establecida en la Ley N° 16.246, de 8 de abril de 1992 (Ley de Puertos) ningún accionista de la sociedad anónima subastada podrá ser accionista de otra terminal especializada de contenedores en el Puerto de Montevideo así como tampoco podrá ser operador de contenedores en una terminal especializada de contenedores en el Puerto de Montevideo.

La Administración Nacional de Puertos designará un síndico adicional al órgano de contralor interno establecido por la Ley Nº 16.060, de 4 de setiembre de 1989, que se renovará cada dos años. Su designación recaerá sobre una persona con notoria solvencia técnica en la materia a partir de una terna propuesta por la Unión de Exportadores cuyas competencias quedarán definidas en la reglamentación. Dicho síndico deberá suministrar a la Administración Nacional de Puertos, en cualquier momento que esta lo requiera, información sobre las materias que sean de su competencia.

ARTICULO 6º.- El contratista abonará un canon a la Administración Nacional de Puertos que tendrá un componente fijo y otros componentes variables por TEU (Twenty-feet Equivalent Unit).

La base de la subasta será de US$ 1:200.000 (un millón doscientos mil dólares de los Estados Unidos de América).

El 100% (cien por ciento) del precio obtenido en subasta será de propiedad de la Administración Nacional de Puertos.

El contratista pagará mensualmente a la Administración Nacional de Puertos un canon consistente en la suma de cuatro componentes:

a) Componente 1:

Canon fijo mensual: Un monto básico durante todo el plazo del contrato de gestión, a partir del año de la firma del mismo, cuyo monto mensual será igual al producido de la subasta dividido 12 (doce) ajustado por las paramétricas a definir en la reglamentación.

b) Componente 2:

Canon por TEU Movilizado: Un monto proporcional a los contenedores movilizados en el mes en los muelles de la Terminal de Contenedores, consistente en la 1/100.000 (cienmilésima) parte en dólares de los Estados Unidos de América por TEU, del monto producido en la subasta, durante todo el plazo de la concesión, ajustado por las paramétricas a definir en la reglamentación.

Para la determinación de este componente se considerarán todos los contenedores cargados o descargados a través del muelle de la Terminal de Contenedores y de las eventuales incorporaciones a la gestión integral de la terminal (nuevos puestos de atraque), sin considerar los removidos.

c) Componente 3:

Canon por TEU Desconsolidado: Un monto variable y proporcional a los contenedores que se desconsoliden en el mes en la terminal, de US$ 20/TEU (veinte dólares de los Estados Unidos de América por TEU Desconsolidado) durante todo el plazo del contrato de gestión.

d) Componente 4:

Canon por TEU Consolidado: Un monto variable y proporcional a los contenedores que se consoliden en el mes en la terminal, de 20 US$ 20/TEU (veinte dólares

de los Estados Unidos de América por TEU consolidado) durante todo el plazo del contrato de gestión.

Para la determinación de estos dos últimos componentes se considerarán todos los contenedores desconsolidados o consolidados en todas las áreas gestionadas por la Terminal de Contenedores.

El establecimiento de este canon no exime al contratista del pago de las tarifas o precios que puedan corresponder por la utilización efectiva de servicios que brinde la Administración Nacional de Puertos u otros terceros a quienes se le soliciten.

Los valores referidos a tarifas y precios podrán ser actualizados por la aplicación de la paramétrica definida en la reglamentación de la presente ley.

La reglamentación establecerá límite de volumen y canon para la carga general.

ARTICULO 7º.- Una vez finalizado el acto de subasta del paquete accionario a que refiere el artículo 5º de la presente ley, el adjudicatario de las acciones deberá proporcionar su identidad y demás datos de identificación, así como presentar los recaudos que establezca la reglamentación.

Todas las posteriores transferencias de las mismas requerirán la autorización de la Administración Nacional de Puertos y la conformidad del Poder Ejecutivo.

ARTICULO 8º.- Cumplido el acto de subasta del paquete accionario el adjudicatario deberá, en los plazos y condiciones que establezca la reglamentación de esta ley:

a) Constituir las garantías que se establezcan en la reglamentación.

b) Demostrar que más del 50% (cincuenta por ciento) del paquete accionario pertenece a un operador especializado de contenedores que reúna los requisitos que se establezcan en la reglamentación. Esta condición deberá mantenerse durante toda la vigencia del contrato.

c) Realizar y acreditar ante las autoridades competentes la suscripción e integración del 100% (cien por ciento) del capital contractual.

ARTICULO 9º.- El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley en un plazo no mayor de 90 (noventa) días corridos a partir de la promulgación de la presente ley.

ARTICULO 10.- El Poder Ejecutivo comunicará oportunamente a la Asamblea General la reglamentación de la presente ley e informará a esta las resultancias de la subasta del paquete accionario".

SEÑOR ARANA.- Pido la palabra para fundar el voto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Senador.

SEÑOR ARANA.- Señor Presidente: reconozco que la discusión ha sido fermental en muchos aspectos, pero también ha sido excesivamente prolongada, a mi modo de ver, incursionando en aspectos laterales que no venían muy a cuento de lo que aquí se ha tratado y votado. Por mi parte, quiero señalar que estoy de acuerdo, en términos generales, con las manifestaciones efectuadas tanto por la señora Senadora Dalmás como por el señor Senador Da Rosa. Además, confío en que esto también pueda permitir un estudio particularmente cuidadoso en una perspectiva de por lo menos treinta o cuarenta años, con la misma visión que tuvieron nuestros antecesores, que llevaron adelante hacia 1901 la transformación del Puerto de Montevideo. Esperamos que se piense desde ahora, con una perspectiva de mediano y largo plazo, la necesidad de un ordenamiento territorial que plantee en términos responsables la necesidad de un puerto amplificado, porque la bahía realmente es muy acotada y creo que es necesario mantener lo que tantas veces dijimos: el necesario equilibrio entre ciudad y puerto, que es una de las validaciones más significativas de nuestra estupenda ciudad.

SEÑORA XAVIER.- Pido la palabra para fundar el voto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra la señora Senadora.

SEÑORA XAVIER.- Señor Presidente: ha quedado claro que la norma preexistente asignaba al Poder Ejecutivo la competencia en política portuaria y el control de la ejecución, así como habilitaba a la Administración Nacional de Puertos, con la aprobación del Poder Ejecutivo, a otorgar las concesiones, permisos o autorizaciones correspondientes. Sin embargo, este Poder Ejecutivo y esta Bancada han querido que hubiera en este Parlamento una nueva instancia en la que ratificáramos la vocación por un tema en el que, sin duda, el país se está jugando una de las claves para el desarrollo estratégico. Ha quedado claro, además, que no podemos tener visiones cortoplacistas en un tema de esta naturaleza. Ojalá en la próxima Administración y en el plazo que este proyecto de ley prevé, podamos comenzar una labor que sin duda va a llevar, como se ha dicho, unos cuantos años, y que podamos asumir el desafío que desde la colonia este país está llamado a tener, siendo un enclave de un nodo logístico importantísimo para la región. Esperamos que este sea un paso en este sentido y aspiramos a que se sumen más voluntades en el camino de la senda del desarrollo de este país.

14) SE LEVANTA LA SESION

SEÑOR PRESIDENTE.- No habiendo más asuntos a considerar, se levanta la sesión.

(Así se hace, a la hora 15 y 33 minutos, presidiendo el señor **Rodolfo Nin Novoa** y estando presentes los señores Senadores **Antognazza, Arana, Da Rosa, Dalmás, Gallinal, Heber, Lapaz, Lezama, Moreira, Obispo, Oliver, Saravia, Topolansky, Vaillant** y **Xavier.**)

SEÑOR RODOLFO NIN NOVOA
Presidente

Esc. Claudia Palacio
Prosecretaria

Dr. Ernesto Lorenzo
Prosecretario

Sr. Sergio Pereira
Director del Cuerpo de Taquígrafos

Corrección y Control
División Gestión de Documentos del Senado

Dep. Legal Nº 211.038/09 - Central de Impresiones Ltda.